

Научная статья

УДК 342

<https://doi.org/10.35750/2071-8284-2024-4-65-76>

Олег Александрович Дизер

доктор юридических наук, доцент

<https://orcid.org/0000-0002-3231-4018>, dizer77@mail.ru

Белгородский юридический институт МВД России имени И. Д. Путилина

Российская Федерация, 308024, Белгород, ул. Горького, д. 71

Олег Александрович Кожевников

доктор юридических наук, профессор

<https://orcid.org/0000-0003-1371-7249>, jktu1976@yandex.ru

Уральский государственный юридический университет им. В. Ф. Яковлева

Российская Федерация, 620137, Екатеринбург, ул. Комсомольская, д. 21

Уральский государственный экономический университет

Российская Федерация, 620144, Екатеринбург, ул. 8 Марта/Народной Воли, д. 62/45

Организация транспортного обслуживания населения муниципального образования: правовое регулирование и механизм реализации

Аннотация: Введение. Актуальность настоящей статьи обусловлена необходимостью повышения эффективности реализации полномочий органов публичной власти по вопросам, отнесенным к компетенции местного самоуправления в части, касающейся предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения между поселениями в границах муниципального района. В работе рассматриваются вопросы организации транспорта, качества предоставления транспортных услуг, их тарификация, а также другие важнейшие аспекты. Реализация указанных полномочий местной администрации является одним из ярких примеров реального взаимодействия федеральных, региональных и муниципальных властей в целях повышения общего уровня жизни и благосостояния населения в любой точке населенной территории Российской Федерации. **Цель исследования.** Проанализировать деятельность органов публичной власти по вопросам транспортного обслуживания населения муниципальных образований и представить научно обоснованные и практически значимые предложения по совершенствованию реализации указанных полномочий органов местного самоуправления. **Методы.** При проведении исследования использовались общенаучные методы, такие как анализ научной литературы, анализ нормативных правовых актов, сравнительно-сопоставительный анализ, обобщение теории и практики вопросов реализации полномочий органов публичной администрации по вопросам транспортного обслуживания населения муниципальных образований. **Результаты исследования** состоят в том, что на основании анализа деятельности по предоставлению транспортных услуг муниципальными властями выявлен ряд основных

направлений по совершенствованию реализации рассматриваемых полномочий, а также предложены конкретные меры по их реализации.

Ключевые слова: транспортное обслуживание населения, муниципальное образование, организация транспорта, механизм реализации транспортного обслуживания населения

Для цитирования: Дизер О. А., Кожевников О. А. Организация транспортного обслуживания населения муниципального образования: правовое регулирование и механизм реализации // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2024. – № 4 (104). – С. 65–76; <https://doi.org/10.35750/2071-8284-2024-4-65-76>.

Original article

Oleg A. Dizer

Dr. Sci. (Jurid.), Docent

<https://orcid.org/0000-0002-3231-4018>, dizer77@mail.ru

*Belgorod Law Institute of the MIA of Russia named after I. D. Putilin
71, Gorky str., Belgorod, 308024, Russian Federation*

Oleg A. Kozhevnikov

Dr. Sci. (Jurid.), Professor

<https://orcid.org/0000-0003-1371-7249>, jktu1976@yandex.ru

*Ural State Law University named after V. F. Yakovlev
21, Komsomol'skaya str., Yekaterinburg, 620137, Russian Federation*

*Ural State University of Economics
62/45, 8 Marta str. / Narodnoy Voli str., Yekaterinburg, 620144, Russian Federation*

Organisation of transport services for the population of a municipality: legal regulation and mechanism of implementation

Аннотация: Introduction. The relevance of the article is due to the need to improve the efficiency of implementation of public authorities' powers on matters falling within the competence of local self-government in the part concerning the provision of transport services to the population and the organisation of transport services between settlements within the boundaries of the municipal area. The article deals with the organisation of transport, the quality of transport services, their pricing, and other critical aspects. The implementation of these powers of local administration is one of the brightest examples of real interaction between federal, regional and municipal authorities in order to improve the general standard of living and well-being of the population anywhere in the populated territory of the Russian Federation. **Purpose of the study.** To analyse the activities of public authorities on the issues of transport services for the population of municipal entities and to present scientifically valid and practically significant proposals to improve the implementation of the specified powers of local self-government bodies. **Methods.** The research used general scientific methods, such as scientific literature analysis, normative legal acts analysis, comparative analysis, generalisation of the theory and practice on implementation of powers of public administration bodies regarding transport services for the population of municipal entities. **The results of the study** consist in the fact that based on the analysis of the municipal

authorities' activities on provision of transport services, a number of main directions for improving the implementation of the powers under consideration have been identified, and specific measures for their implementation have been proposed.

Keywords: transport services for the population, municipal entity, organisation of transport, mechanism of realisation of transport services for the population

For citation: Dizer O. A., Kozhevnikov O. A. Organisation of transport services for the population of a municipality: legal regulation and mechanism of implementation // Vestnik of St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. – 2024. – № 4 (104). – P. 65–76; <https://doi.org/10.35750/2071-8284-2024-4-65-76>.

Введение

Пешая и транспортная доступность являются одним из важнейших критериев формирования территорий муниципальных образований в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации. В связи с этим качество реализации такого вопроса местного значения, как организация транспортного обслуживания населения в границах муниципального образования, имеет первостепенное значение для всех жителей муниципалитетов, развития экономических и иных связей как между населенными пунктами, входящими в территорию муниципального образования, так и между граничащими муниципалитетами в рамках отдельных субъектов Российской Федерации. Все эти предпосылки требуют системного подхода к формированию нормативной правовой базы, организационных начал и в целом муниципальной транспортной политики, включающей в себя постановку целей, задач, формирование принципов и механизмов управления сферой транспортного обслуживания в любом муниципалитете Российской Федерации. В рамках настоящего исследования проводится анализ текущей нормативной правовой базы в сфере транспортного обслуживания населения муниципалитетов в Российской Федерации, сложившейся правоприменительной практики. По итогам авторы делают вывод о том, что полноценная реализация полномочий органов местного самоуправления в области организации транспортного обслуживания населения муниципального образования невозможна без реального взаимодействия федеральных, региональных и муниципальных властей в целях повышения общего уровня жизни и благосостояния населения в любой точке населенной территории Российской Федерации, что и является одной из предпосылок формирования функционального единства органов государственной власти и местного самоуправления в рамках строящейся единой системы публичной власти в Российской Федерации [1].

Результаты

В 2020 году в Российской Федерации произошли существенные корректировки конституционных положений, связанные с введением в текст Конституции Российской Федерации категории «единая система публичной власти», состоящей из совокупности органов государственной власти и органов местного самоуправления, осуществляющих между собой взаимодействие для наиболее эффективного решения задач в интересах населения, проживающего на соответствующей территории [2].

Современная обстановка, характеризующаяся проведением специальной военной операции, условиями изоляции и беспрецедентными санкционными ограничениями, введенными в отношении страны, настоятельно потребовали поднять вопрос об экономических преобразованиях, которые бы в свою очередь могли обеспечить не только стабильный рост народного хозяйства, но и качественное улучшение уровня жизни граждан. На это указывал Президент Российской Федерации на заседании Президиума Госсовета 19 октября 2021 г.:

«Все наши планы, проекты, программы в сфере транспорта должны преследовать главную цель – повышение качества жизни граждан, чтобы она была более комфортной и удобной»¹.

Качество жизни населения, развитие и конкурентоспособность экономики во многом определяются эффективностью функционирования транспортного комплекса страны. В соответствии с п. 12 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»² транспортный комплекс включает в себя объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства.

Исследователи отмечают, что экономическая роль транспорта состоит в том, что он является связующим звеном любого производства и материальной базой для разделения труда, специализации и кооперирования предприятий, а также для доставки всех видов сырья, топлива и продукции из пунктов производства в пункты потребления [3–6].

Социальная функция транспорта заключается прежде всего в обеспечении трудовых и бытовых поездок людей, обслуживании этих людей в процессе поездок, в облегчении их физического труда. Транспортная инфраструктура способствует сохранению здоровья, предоставляет большим массам людей возможность посещения не только ближних, но и отдаленных районов как в масштабах государства, так и в масштабах конкретного муниципалитета [7].

О значимости транспорта в развитии многих экономических, общественных и иных отношений говорил и Президент Российской Федерации на заседании Президиума Госсовета по вопросам развития общественного транспорта 17 августа 2023 г.: «Достаточно сказать, что ежегодно в России автобусами, троллейбусами и трамваями перевозится более десяти миллиардов человек, плюс на метро три миллиарда и более миллиарда на пригородном железнодорожном транспорте»³.

Дополнительным свидетельством важности и актуальности обеспечения прав, свобод и благополучия граждан в рассматриваемой сфере является особое внимание к нему органов прокуратуры. Так, Генеральный прокурор Российской Федерации в своем выступлении по итогам 2023 года в Совете Федерации отмечал, что «неотъемлемой частью современной жизни людей является транспортная доступность. В каждом регионе, где мной проводились встречи с жителями, они жаловались на ненадлежащую организацию транспортного обслуживания, особенно в отдаленных населенных пунктах. При этом после проведенного приема граждан проблемы решались. Это значит, ресурсы есть, нет желания. В Омской области после реагирования прокуроров открыто 26 новых муниципальных маршрутов, в Оренбургской – 46. Повсеместно принимались меры для исключения из эксплуатации неисправных транспортных средств ввиду их тотального износа. В целях защиты прав пассажиров по моему поручению прокуроры добивались издания необходимых нормативных правовых актов, устранения нарушений при проведении конкурсов на право обслуживания маршрутов, установлении тарифов на проезд. В настоящее время по нашему требованию Минтрансом приняты дополнительные меры по организации качественных и безопасных услуг населению, разрабатывается программа развития городского электрического транспорта, в т. ч. с использованием концессионной модели»⁴.

Без сомнения, вопросы организации транспорта, качества предоставления транспортных услуг, их тарификация и другие важнейшие аспекты является одной из целей формирования реального механизма взаимодействия федеральных, региональных и муниципальных властей в целях повышения общего уровня жизни и благосостояния населения в любой точке населенной территории Российской Федерации, что и является главным предназначением

¹ Заседание Президиума Государственного Совета (19 октября 2021 года) // Президент России : [официальный сайт]. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/66969> (дата обращения: 11.07.2024).

² О транспортной безопасности : Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (ред. от 24.07.2024) // Собрание законодательства Российской Федерации (далее – СЗ РФ). – 2007. – № 7. – Ст. 837.

³ Заседание Президиума Госсовета по вопросам развития общественного транспорта (17 августа 2023 года) // Президент России : [официальный сайт]. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/72063> (дата обращения: 11.07.2024).

⁴ Доклад на заседании Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации // Генеральная прокуратура Российской Федерации : [официальный сайт]. – URL: <https://epp.genproc.gov.ru/web/gprf/mass-media/news?item=94616909> (дата обращения: 08.07.2024).

появившейся в 2020 году в тексте Конституции Российской Федерации категории – единая система публичной власти.

Наконец, вопросы транспортного обеспечения населения муниципальных образований уже длительное время являются предметом многочисленных научных исследований. В качестве примера можно привести работы Д. С. Орехова и Х. С. Пак [8], А. А. Зюскина [9], С. Н. Братановского и О. С. Горбачева [10], К. Д. Фомичевой [11] и др.

Вместе с тем неисследованных вопросов в области транспортного обслуживания населения муниципальных образований еще множество, тем более что наибольшее бремя в решении вопросов организации транспортного обслуживания на территориях муниципального образования ложится на органы местного самоуправления, а их только по состоянию на 1 октября 2024 г., по данным Росстата, 17 747 единиц. В каждом муниципалитете имеются свои территориальные, ландшафтные, экономические, социальные и иные особенности, влияющие на вопросы организации транспортного обеспечения населения, тем более, что Федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»⁵ прямо устанавливает в перечне вопросов местного значения любого муниципального образования, начиная от поселения и завершая городским округом, вопрос создания условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения муниципального образования.

Муниципальная практика реализации вышеуказанного вопроса местного значения позволила нам выделить несколько укрупненных групп целей, достижение которых позволяет говорить о полноценном, качественном решении органами местного самоуправления вопросов организации транспортного обслуживания на территории соответствующего муниципалитета:

- 1) удовлетворение потребности населения в пассажирских перевозках путем формирования и функционирования необходимых социально и экономически обоснованных маршрутов качественных перевозок;
- 2) обеспечение безопасного, устойчивого и эффективного функционирования транспорта;
- 3) повышение доступности услуг пассажирского общественного транспорта;
- 4) повышение качества перевозок пассажиров путем установления параметров качества пассажирского обслуживания;
- 5) защита интересов потребителей транспортных услуг;
- 6) повышение эффективности управления процессом организации, осуществления и обеспечения пассажирских перевозок;
- 7) обеспечение добросовестной конкуренции;
- 8) создание единого транспортного пространства [12, с. 35].

Решение каждой из названных задач позволяет, в конечном счете, добиться удовлетворения жителей муниципалитетов качественной работой органов местного самоуправления по организации и развитию пассажирских перевозок, направленной на своевременное и полное удовлетворение потребностей населения и хозяйствующих субъектов в транспортных услугах. Во многих субъектах Российской Федерации и муниципальных образованиях опросы об уровне удовлетворенности граждан качеством транспортного обслуживания проводятся регулярно [13]. В качестве примера можно отметить Калининград, где в 2014 году два исследователя провели опрос, по результатам которого было отмечено, что только 3 % респондентов удовлетворены качеством работы общественного транспорта, большая часть респондентов – 43 %, говорит о средней удовлетворенности качеством работы общественного транспорта в г. Калининграде. Другой пример. Власти Свердловской области через портал «Открытое Правительство Свердловской области» в 2023 году провели опрос жителей об уровне их удовлетворенности качеством транспортного обслуживания.

⁵ Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации : Федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ (ред. от 22.07.2024) // СЗ РФ. – 2003. – № 40. – Ст. 3822.

По итогам опроса 89,8 % жителей высказали удовлетворенность существующим качеством транспортного обслуживания в муниципалитетах Свердловской области. Однако следует заметить, что только 7 % жителей данного субъекта Российской Федерации приняли участие в опросе⁶, поэтому к обозначенным цифрам следует подходить очень критично.

Как уже было отмечено ранее, в России среди муниципалитетов трудно найти даже два абсолютно одинаковых, в которых однотипно решаются вопросы местного значения по предоставлению транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, что заставляет нас формулировать отдельные этапы механизма реализации рассматриваемого в данной статье вопроса органами местного самоуправления с высокой степенью обобщения, поскольку в каждом муниципальном образовании и перечень, и содержание названных ниже этапов могут значительно отличаться. Итак, среди этапов мы полагаем возможным выделить следующие:

1) определение потребности населения в перемещениях как по территории муниципального образования, так и между ними. Особенно это важно в условиях формирования агломераций и опорных населенных пунктов;

2) принятие решений по вопросам о введении (изменении, отмене) маршрутов регулярных перевозок;

3) составление расписания движения транспортных средств по маршрутам регулярных перевозок;

4) определение вместимости транспортных средств, используемых на маршрутах регулярных перевозок;

5) распределение транспортных средств по маршрутам регулярных перевозок;

6) определение остановочных пунктов на маршрутах регулярных перевозок;

7) формирование и ведение реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории муниципального образования;

8) информирование населения об организации маршрутов регулярных перевозок, о перевозчиках, осуществляющих транспортное обслуживание населения на территории муниципального образования;

9) координация работы перевозчиков;

10) осуществление функции муниципального заказчика при заключении муниципальных контрактов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам (далее – муниципальные контракты), в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, с учетом положений Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»⁷;

11) осуществление контроля за соблюдением перевозчиками условий муниципальных контрактов и свидетельств об осуществлении регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам, за исключением условий, относящихся к предмету проверки органов государственного транспортного контроля⁸.

⁶ Результаты проведения оценки населением эффективности деятельности руководителей органов местного самоуправления муниципальных образований, расположенных на территории Свердловской области за 2023 год // Открытое Правительство Свердловской области : [официальный сайт]. – URL: <https://open.midural.ru/service/socoprosov/rezultatysocoprosov/> (дата обращения: 02.08.2024).

⁷ Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ (ред. от 13.06.2024) // СЗ РФ. – 2015. – № 29 (ч. I). – Ст. 4346.

⁸ См., например: Об организации транспортного обслуживания населения на территории муниципального образования «город Екатеринбург» : постановление Администрации города Екатеринбурга Свердловской области от 15 августа 2018 г. № 1963 // Администрация города Екатеринбурга : [официальный сайт]. – URL: <https://base.garant.ru/46771224/> (дата обращения: 14.06.2024).

Выводы

Не вызывает сомнения, что каждый из перечисленных этапов представляет целый комплекс управленческих решений, которые позволяют объективно оценить возникающие трудности и проблемы для качественного и полного решения вопроса предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания. Выделим лишь некоторые.

1. Дотационность бюджетов муниципальных образований. По данным Министерства финансов Российской Федерации на 2022 год, значительную часть доходов местных бюджетов составляют межбюджетные трансферты (далее – МБТ) из бюджетов бюджетной системы Российской Федерации. Темпы прироста объемов МБТ, направляемых в местные бюджеты, повысились (19,6 % в 2022 году; 7,8 % в 2021 году). Доля МБТ в доходах местных бюджетов в 2022 году составила 67,7 % (на 1,5 п. п. больше, чем в 2021 году)⁹. Для еще более яркой картины ситуации пример Екатеринбурга, на комиссии по бюджету Екатеринбургской городской думы рассматривалась корректировка бюджета города на 2024 год. По сравнению с утвержденным в декабре 2023 года бюджетом после корректировки Екатеринбург уже не досчитался 1,7 млрд рублей в доходной части. И теперь параметры бюджета Екатеринбурга на 2024 год выглядят так: доходы – 74,833 млрд рублей (минус 2,3 % от плана), расходы – 78,810 млрд рублей (плюс 0,3 % к плану). Дефицит увеличивается с 2,020 до 3,977 млрд рублей¹⁰.

2. Отсутствие квалифицированных специалистов по оценке транспортной логистики и требований к транспортной инфраструктуре. Абсолютное большинство муниципальных служащих структурных подразделений местных администраций, отвечающих за транспортное обслуживание – это бывшие сотрудники ГИБДД. Конечно, данные лица с учетом опыта и знаний помогают в организации транспортного обслуживания с точки зрения обеспечения безопасности дорожного движения, но все-таки общая логистика транспорта муниципального образования, особенно крупного и густонаселенного муниципалитета – это гораздо больше, чем только обеспечение безопасности. Возможным решением рассматриваемого вопроса является принятое распоряжение Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2021 г. № 255-р «Об утверждении Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года»¹¹. Данным нормативным актом, с учетом особенностей транспортной отрасли, предусматривается подготовка авиационного персонала гражданской авиации и членов экипажей судов в соответствии с международными требованиями, подготовка работников железнодорожного транспорта, в т. ч. непосредственно связанных с движением поездов, маневровой работой и обеспечением транспортной безопасности, проектированием и обслуживанием транспортной инфраструктуры, а также проектированием, строительством, содержанием в надлежащем состоянии и развитием сети автомобильных дорог, увеличением их пропускной способности, обеспечением безопасного движения по ним, повышением качества услуг, оказываемых пользователям автомобильных дорог, развитием объектов дорожного сервиса, размещаемых в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог. Основными тенденциями современного транспортного образования определены технологическая трансформация транспортной отрасли и мировой экономики в целом, цифровизация, критические изменения в научно-

⁹ Результаты мониторинга исполнения местных бюджетов и межбюджетных отношений в субъектах Российской Федерации на региональном и муниципальном уровнях за 2022 год // Министерство финансов Российской Федерации: [официальный сайт]. – URL: https://minfin.gov.ru/common/upload/library/2023/06/main/Rezultaty_monitoringa_mestnykh_budzhetov.pdf?ysclid=lxe30auf52559931662 (дата обращения: 14.06.2024).

¹⁰ Ярославцева В. Дефицит бюджета Екатеринбурга вырос вдвое после корректировки / Новый День : сетевое издание. – URL: <https://newdaynews.ru/ekaterinburg/828387.html?ysclid=lxe32n66cn818940957> (дата обращения: 14.06.2024).

¹¹ Об утверждении Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 г. : распоряжение Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2021 г. № 255-р // СЗ РФ. – 2021. – № 7. – Ст. 1171.

технологической сфере, структура рынка труда, основанные на IT-решениях кардинальные сдвиги в подходах к организации образовательного процесса и новых образовательных технологиях. Указанные особенности должны определять будущую парадигму транспортного образования [14, с. 9].

3. Сложность в подсчете и контроле пассажиропотока. Известным фактом является то, что любое транспортное средство имеет свои тактико-технические параметры – количество сидячих и стоячих мест. И если на межмуниципальных маршрутах совмещение фактического количества пассажиров с техническими данными пассажирского транспорта не вызывает вопросов, то в муниципальном транспорте определение подобного соотношения представляет некоторые сложности.

4. Не всегда привлекаются добросовестные перевозчики, и особенно это касается частных хозяйствующих субъектов. Недобросовестность проявляется в сокрытии выручки, а следовательно, и налогов, выпуске на линию транспортных средств, не соответствующих требованиям безопасности, несоблюдении графика движения, количества машин на маршрутах и т. д. При этом, например, практика Екатеринбурга показывает, что довольно часто перевозчики жалуются на убыточность их деятельности, необходимость замены подвижного состава, а число желающих участвовать в конкурсах на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, из года в год растет.

5. Одной из наиболее острых проблем в организации транспортного обслуживания населения является наличие парка общественного транспорта, соответствующего потребностям. В настоящее время граждан обслуживает 150 тыс. транспортных средств, из них 135 тыс. автобусов, 7 тыс. троллейбусов и 7 тыс. трамваев. Разделение между сферами применения: в столицах субъектов – 72 тыс. единиц, в других населённых пунктах – 41 тыс. транспортных средств, и 36 700 – это как раз межмуниципальное сообщение¹². При этом следует отметить, что в настоящее время отсутствуют акты, определяющие нормативные сроки эксплуатации общественного транспорта. И если учитывать сроки эксплуатации, то до 2030 года необходимо будет обновить 57 тыс. автобусов, 5 тыс. троллейбусов и 4 200 трамваев¹³.

И это только часть проблем, требующих решения. Это мы еще не говорим о качестве дорожного полотна на пути движения пассажирского транспорта, об остановочных комплексах и т. п. Решение вопросов транспортного обслуживания населения муниципального образования уже давно вышло за пределы возможностей органов местного самоуправления.

Иницилируя в 2020 году конституционную реформу, Президент Российской Федерации в Послании к Федеральному Собранию 15 января 2020 года в очередной раз отметил, что задача всей системы власти в России – обеспечить высокие стандарты жизни, равные возможности для каждого человека, причем на всей территории страны, поскольку предусмотренные законодательством общие для всех граждан права, возможности и гарантии в разных регионах и муниципалитетах обеспечиваются по-разному¹⁴. Во избежание подобных ситуаций, несущих прямую угрозу нашему обществу и целостности страны, в Конституции Российской Федерации был закреплен принцип единой системы публичной власти, предполагающий выстраивание эффективного взаимодействия между государственными и муниципальными органами для наиболее эффективного решения вопросов в интересах населения, проживающего на соответствующей территории [15, с. 48]. Проведенный

¹² Автомобильный и городской транспорт // Ситуационно-информационный центр Минтранса России : [официальный сайт]. – URL: <https://transport.gov.ru/node/387> (дата обращения: 14.06.2024).

¹³ URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/72063> (дата обращения: 11.07.2024).

¹⁴ Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации от 15.01.2020 г. / Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_342959/ (дата обращения: 03.08.2024).

нами анализ нормативного правового регулирования и сложившейся правоприменительной практики показал, что ни один муниципалитет страны не способен самостоятельно и в полном объеме решить вопросы организации транспортного обслуживания населения на своей территории. А поскольку недостаточный уровень транспортного обслуживания, а порой и неудовлетворительное состояние автомобильных дорог общего пользования в муниципальных образованиях сдерживают социально-экономический рост не только самих муниципалитетов, но и – по цепочке – развитие и субъектов Российской Федерации, и Российской Федерации в целом, то вопрос транспортного обеспечения населения давно перерос масштабы возможностей муниципальных властей. Конечно, Федерация и субъекты по мере возможности помогают муниципалитетам – выделяют денежные средства на закупку нового транспорта, субсидируют затраты на перевозки, но для поступательного развития пассажирского транспорта и повышения уровня транспортного обслуживания населения осуществления мер государственной поддержки недостаточно. Полагаем, что настало время в рамках реализации механизмов единой системы публичной власти пересмотреть систему законодательства о транспортном обслуживании, перераспределив объем компетенции, ответственности между уровнями публичной власти, определить, исходя из реальных экономических возможностей, порядок взаимодействия между уровнями публичной власти в области транспортного обслуживания населения, чтобы за реальные потребности населения в пассажирских перевозках отвечало не только местное самоуправление и его органы. В решении этой проблемы должны принимать реальное участие все уровни публичной власти. Только тогда мы сможем обеспечить реальное равенство прав и свобод граждан в вопросе транспортного обеспечения вне зависимости от территории, на которой они проживают и трудятся.

Список литературы

1. *Анисимкова Т. И.* Административно-правовое регулирование и проблемы организации транспортного обслуживания населения в городе Екатеринбург // Экономика и менеджмент инновационных технологий : электронный журнал. – 2018. – № 10. – URL: <https://ekonomika.snauka.ru/2018/10/16193> (дата обращения: 12.06.2024).

2. *Дворникова Е. Е.* Обслуживание населения пассажирским транспортом // Молодой ученый. – 2017. – № 14 (148). – С. 347–350. – URL: <https://moluch.ru/archive/148/41517/> (дата обращения: 12.06.2024).

3. *Зюськин А. А.* Развитие транспортной инфраструктуры муниципальных образований на основе программного подхода / Общество. Экономика. Культура : Актуальные проблемы, практика решения : сборник научных статей XI Международной научно-практической конференции, Барнаул, 15 апреля 2021 г. / под общ. ред. Г. М. Гриценко. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет технологий управления и экономики, 2021. – Ч. 1. – С. 108–115.

4. *Орехова Д. С., Пак Х. С.* Особенности транспортного обслуживания населения в муниципальном образовании / Государственное и муниципальное управление: актуальные проблемы и современные тренды : сборник научных трудов II Международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 17–18 ноября 2022 г. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет технологий управления и экономики, 2023. – С. 463–471.

5. *Асташов А. Н., Самсонов В. С.* Об актуальности совершенствования управления организацией транспортного обслуживания населения в муниципальном образовании субъекта Российской Федерации (на примере городского округа город Воронеж) / Государство и общество в современной политике : сборник научных статей 10-ой Международной на-

учно-практической конференции, Воронеж, 2 декабря 2022 г. – Воронеж: Научная книга, 2023. – С. 35–44.

6. Горобцов А. П., Тарануха С. Н., Савельева М. Н. Методологические аспекты проектирования инновационных образовательных программ подготовки членов экипажей судов с использованием дистанционных технологий и электронного обучения : коллективная монография. – Санкт-Петербург: Издательство Государственного университета морского и речного флота, 2022. – 194 с.

7. Газимагомедова Н. А. Конституционная реформа 2020 года и проблемы защиты прав и свобод человека и гражданина в Российской Федерации // Юридический вестник Дагестанского государственного университета. – 2021. – Т. 39, № 3. – С. 47–51; <https://doi.org/10.21779/2224-0241-2021-39-3-47-51>.

8. Фомичева К. Д. Структура органов местного самоуправления в сфере пассажирских перевозок в ряде городов Российской Федерации / Фундаментальные и прикладные исследования молодых ученых : сборник материалов VII Международной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых, приуроченной к 110-летию со дня рождения Т. В. Алексеевой, Омск, 20–21 апреля 2023 г. – Омск: Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет, 2023. – С. 226–231.

9. Щенкова И. В., Коптева Е. В. Определение удовлетворенности населения качеством предоставления услуг общественного транспорта в г. Калининграде // Молодой ученый. – 2014. – № 7-1 (66). – С. 73–78. – URL: <https://moluch.ru/archive/66/11163/> (дата обращения: 12.06.2024).

10. Братановский С. Н., Горбачев О. С. Правовое регулирование муниципального транспортного комплекса в Российской Федерации: монография. – Москва: Директ-Медиа, 2012. – 166 с.

11. Борисов В. А., Сергеева К. В. Антимонопольный контроль за организацией пассажирских перевозок автомобильным и наземным электрическим транспортом // Вестник Чебоксарского филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации. – 2017. – № 2 (13). – С. 23–44.

12. Наниев А. Т. Формы управления автомобильными дорогами в Российской Федерации: проблемы теории и практики / Актуальные проблемы современного российского государства и права : материалы ежегодной всероссийской научно-практической конференции, Калининград, 19 мая 2017 г. – Калининград: Калининградский филиал Санкт-Петербургского университета МВД России, 2017. – С. 94–99.

13. Айхаев А. А., Бахтаирова Е. А. Анализ современного состояния сферы регулирования пассажирского транспорта (на примере г. Иркутска) // Тенденции развития науки и образования. – 2019. – № 51-4. – С. 5–15; <https://doi.org/10.18411/lj-06-2019-76>.

14. Братановский С. Н., Остапец О. Г. Государственное управление транспортным комплексом в Российской Федерации : монография. – Москва: Русайнс, 2019. – 287 с.

15. Правовая жизнь общества и единое правовое пространство в Российской Федерации : монография / Е. А. Абаева, А. К. Аниканов, З. С. Байниязова [и др.] ; под ред. А. В. Малько. – Москва: Юстиция, 2023. – 391 с.

References

1. Anisimkova T. I. Administrativno-pravovoye regulirovaniye i problemy organizatsii transportnogo obsluzhivaniya naseleniya v gorode Yekaterinburg // Ekonomika i menedzhment innovatsionnykh tekhnologiy : elektronnyy zhurnal. – 2018. – № 10. – URL: <https://ekonomika.snauka.ru/2018/10/16193> (data obrashcheniya: 12.06.2024).

2. *Dvornikova Ye. Ye.* Obsluzhivaniye naseleniya passazhirskim transportom // *Molodoy uchenyy.* – 2017. – № 14 (148). – S. 347–350. – URL: <https://moluch.ru/archive/148/41517/> (data obrashcheniya: 12.06.2024).

3. *Zyus'kin A. A.* Razvitiye transportnoy infrastruktury munitsipal'nykh obrazovaniy na osnove programmnoy podkhoda / *Obshchestvo. Ekonomika. Kul'tura : Aktual'nyye problemy, praktika resheniya : sbornik nauchnykh statey XI Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii*, Barnaul, 15 aprelya 2021 g. / pod obshch. red. G. M. Gritsenko. – Sankt-Peterburg: Sankt-Peterburgskiy universitet tekhnologiy upravleniya i ekonomiki, 2021. – Ch. 1. – S. 108–115.

4. *Orekhova D. S., Pak Kh. S.* Osobennosti transportnogo obsluzhivaniya naseleniya v munitsipal'nom obrazovanii / *Gosudarstvennoye i munitsipal'noye upravleniye: aktual'nyye problemy i sovremennyye trendy : sbornik nauchnykh trudov II Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii*, Sankt-Peterburg, 17–18 noyabrya 2022 g. – Sankt-Peterburg: Sankt-Peterburgskiy universitet tekhnologiy upravleniya i ekonomiki, 2023. – S. 463–471.

5. *Astashov A. N., Samsonov V. S.* Ob aktual'nosti sovershenstvovaniya upravleniya organizatsiyey transportnogo obsluzhivaniya naseleniya v munitsipal'nom obrazovanii sub'yekta Rossiyskoy Federatsii (na primere gorodskogo okruga gorod Voronezh) / *Gosudarstvo i obshchestvo v sovremennoy politike : sbornik nauchnykh statey 10-oy Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii*, Voronezh, 2 dekabrya 2022 g. – Voronezh: Nauchnaya kniga, 2023. – S. 35–44.

6. *Gorobtsov A. P., Taranukha S. N., Savel'yeva M. N.* Metodologicheskiye aspekty proyektirovaniya innovatsionnykh obrazovatel'nykh programm podgotovki chlenov ekipazhey sudov s ispol'zovaniyem distantsionnykh tekhnologiy i elektronnoy obucheniya : kollektivnaya monografiya. – Sankt-Peterburg: Izdatel'stvo Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota, 2022. – 194 s.

7. *Gazimagomedova N. A.* Konstitutsionnaya reforma 2020 goda i problemy zashchity prav i svobod cheloveka i grazhdanina v Rossiyskoy Federatsii // *Yuridicheskiy vestnik Dagestanskogo gosudarstvennogo universiteta.* – 2021. – T. 39, № 3. – S. 47–51; <https://doi.org/10.21779/2224-0241-2021-39-3-47-51>.

8. *Fomicheva K. D.* Struktura organov mestnogo samoupravleniya v sfere passazhirskikh perevozok v ryade gorodov Rossiyskoy Federatsii / *Fundamental'nyye i prikladnyye issledovaniya molodykh uchenykh : sbornik materialov VII Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii studentov, aspirantov i molodykh uchenykh, priurochennoy k 110-letiyu so dnya rozhdeniya T. V. Alekseyevoy*, Omsk, 20–21 aprelya 2023 g. – Omsk: Sibirskiy gosudarstvennyy avtomobil'no-dorozhnyy universitet, 2023. – S. 226–231.

9. *Shchepkova I. V., Kopteva Ye. V.* Opredeleniye udovletvorennosti naseleniya kachestvom predostavleniya uslug obshchestvennogo transporta v g. Kaliningrade // *Molodoy uchenyy.* – 2014. – № 7-1 (66). – S. 73–78. – URL: <https://moluch.ru/archive/66/11163/> (data obrashcheniya: 12.06.2024).

10. *Bratanovskiy S. N., Gorbachev O. S.* Pravovoye regulirovaniye munitsipal'nogo transportnogo kompleksa v Rossiyskoy Federatsii: monografiya. – Moskva: Direkt-Media, 2012. – 166 s.

11. *Borisov V. A., Sergeyeva K. V.* Antimonopol'nyy kontrol' za organizatsiyey passazhirskikh perevozok avtomobil'nyy i nazemnyy elektricheskim transportom // *Vestnik Cheboksarskogo filiala Rossiyskoy akademii narodnogo khozyaystva i gosudarstvennoy sluzhby pri Prezidente Rossiyskoy Federatsii.* – 2017. – № 2 (13). – S. 23–44.

12. *Naniyev A. T.* Formy upravleniya avtomobil'nymi dorogami v Rossiyskoy Federatsii: problemy teorii i praktiki / *Aktual'nyye problemy sovremennogo rossiyskogo gosudarstva i prava : materialy yezhegodnoy vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii*, Kaliningrad, 19 maya 2017 g. – Kaliningrad: Kaliningradskiy filial Sankt-Peterburgskogo universiteta MVD Rossii, 2017. – S. 94–99.

13. *Aykhaiyev A. A., Bakhtairova Ye. A.* Analiz sovremennogo sostoyaniya sfery regulirovaniya passazhirskogo transporta (na primere g. Irkutsk) // *Tendentsii razvitiya nauki i obrazovaniya.* – 2019. – № 51-4. – S. 5–15; <https://doi.org/10.18411/lj-06-2019-76>.

14. *Bratanovskiy S. N., Ostapets O. G. Gosudarstvennoye upravleniye transportnym kompleksom v Rossiyskoy Federatsii* : monografiya. – Moskva: Rusayns, 2019. – 287 s.

15. *Pravovaya zhizn' obshchestva i yedinoye pravovoye prostranstvo v Rossiyskoy Federatsii* : monografiya / Ye. A. Abayeva, A. K. Anikanov, Z. S. Bayniyazova [i dr.] ; pod red. A. V. Mal'ko. – Moskva: Yustitsiya, 2023. – 391 s.

Авторами внесен равный вклад в написание статьи.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

The authors have made an equal contribution to the writing of the article.

The authors declare no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 13.08.2024; одобрена после рецензирования 12.11.2024; принята к публикации 25.12.2024.

The article was submitted August 13, 2024; approved after reviewing November 12, 2024; accepted for publication December 25, 2024.