

Министерство образования и науки РФ
Автономная некоммерческая организация высшего образования
Самарский университет государственного управления
«Международный институт рынка»

«Юридический факультет»
Кафедра «Государственного и муниципального управления и правового
обеспечения государственной службы»
Программа высшего образования
Направление подготовки «Государственное и муниципальное управление»
Профиль «Муниципальное управление»

ДОПУСКАЕТСЯ К ЗАЩИТЕ

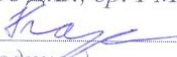
Заведующий кафедрой:
к.ю.н., доцент, Березовский Д.В.



(подпись)

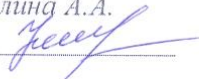
ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА БАКАЛАВРА
«ОПТИМИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ КАПИТАЛЬНЫМ И
ТЕКУЩИМ РЕМОНТОМ ДОРОГ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ»

Выполнил:
Карсюков Д.В., гр. ГМУ-41



(подпись)

Научный руководитель:
к.и.н. доцент Карлина А.А.



(подпись)

руководитель отлично

Самара

2017

Оглавление

Введение.....	3
1. Инструменты государственного регулирования в сфере текущего и капитального ремонта дорог.	6
1.1. Общая характеристика улично-дорожной сети как объекта муниципального управления.....	6
1.2. Нормативно-правовая база деятельности органов местного самоуправления в сфере ремонта улично-дорожной сети.....	14
1.3. Целевые программы в сфере текущего и капитального ремонта дорог и итоги их реализации.....	19
2. Анализ процесса управления текущим ремонтом дорог на примере муниципальных образований Самарской области.....	30
2.1. Характеристика дорожного фонда в Самарской области.....	30
2.2. Описание процесса управления текущим ремонтом дорог.....	32
2.3. Кадровое обеспечение процесса текущего ремонта дорог.....	41
2.4. Совершенствование процесса управления текущим и капитальным ремонтом дорог г. о. Сызрань на примере городского округа Самара.....	42
Заключение	50
Список использованной литературы.....	52

Введение

Одним из актуальных вопросов местного значения, возложенных на органы местного самоуправления, является осуществление комплекса работ по капитальному и текущему ремонту и содержанию дорог и сооружений на них, обеспечивающих необходимые требования к транспортно-эксплуатационным показателям дорог. Основной проблемой реализации данных полномочий, является проблема своевременного выявления дефектов дорог, скорости принятия решения о проведении ремонта и собственно организация самого ремонта дорог на должном качестве. В целом вопрос стоит об эффективности управления всем процессом дорожного ремонта на уровне органов местного самоуправления. От решения данной проблемы в конечном итоге зависит эффективность бюджетных субсидий, выделяемых на данную отрасль муниципального хозяйства.

Проблема оптимизации механизмов муниципального управления текущим и капитальным ремонтом дорог рассмотрена на примере двух городских округов Самарской области: г. о Самара и г. о. Сызрани. Данный выбор муниципальных образований для исследования проблемы и поиска оптимальных вариантов ее решения объясняется тем, что в Сызрани в Самаре представлены различные модели организации процесса капитального и текущего ремонта дорог, сравнение которых позволит аргументировать сделанные предложения.

Актуальность решения данной проблемы, направленной на поддержание и повышение технического уровня дорог определяется ростом интенсивности движения транспортного потока, изменением осевых нагрузок, что в итоге сказывается на повышении работы автотранспорта и себестоимости перевозок грузов и пассажиров. Из-за нагрузок и перегрузок материалы дорожного покрытия изнашиваются и стареют, поэтому необходимо поддерживать их в должном состоянии и проводить своевременный ремонт, но на это не всегда достаточно средств, а в некоторых случаях процесс тормозит их неэффективное использование.

Объект выпускной квалификационной работы – органы местного самоуправления, в чьи функции входит управления текущим ремонтом дорог, а именно Комитет Благоустройства г.о. Сызрань и Департамент городского хозяйства г.о. Самара.

Предмет выпускной квалификационной работы – деятельность органов местного самоуправления городского округа по организации процесса ремонта дорог.

Целью выпускной квалификационной работы является оптимизация процесса управления капитальным и текущим ремонтом дорог на территории городского округа.

Для реализации поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

1. Изучить нормативно-правовую базу деятельности ОМСУ в сфере ремонта улично-дорожной сети.
2. Рассмотреть целевые программы в сфере текущего и капитального ремонта дорожного покрытия и проанализировать итоги их реализации.
3. Описать процесс текущего ремонта дорог.
4. Проанализировать кадровое обеспечение процесса текущего и капитального ремонта дорог.
5. Усовершенствовать процесс управления текущим и капитальным ремонтом дорог г. о. Сызрань на примере городского округа Самара.

Теоретические вопросы совершенствования управления ремонтом дорог нашли отражение в трудах: В.Ф. Бабкова, Л. А. Филимоненко, Я.Р. Мытько и других авторов.[18]

Проблемы управления ремонтом дорог были освещены такими известными российскими учеными, как: Алферов Виктор Иванович, Левдиков Владимир Иванович и др.[13]

В процессе написания выпускной квалификационной работы были использованы следующие источники: федеральные программы, государственные и

муниципальные программы; федеральные законы и постановления Администрации г.о. Самара.

Работа включает в себя: введение, две главы основной части, заключение, список литературы и источников.

1. Инструменты государственного регулирования в сфере текущего и капитального ремонта дорог.

1.1. Общая характеристика улично-дорожной сети как объекта муниципального управления

Ремонт дорожного фонда является одной из главных задач муниципалитетов. Эффект от выполнения дорожно-ремонтных работ выражается в повышении транспортно-эксплуатационных качеств дороги, удобства, скорости и безопасности движения автомобилей и, как следствие, в снижении себестоимости перевозки. Однако определение тех или иных приоритетов в расходовании средств должно осуществляться в соответствии с набором критериев. Основным критерием является обеспечение безопасности движения. С данной точки зрения, вложение средств, в содержание автодорог является оптимальным. С другой стороны, обеспечение безопасности движения не исчерпывается набором мероприятий, входящих в статью «Содержание дорог». Поэтому остающиеся на ремонт и строительство средства должны распределяться с точки зрения обеспечения максимальной безопасности. Основным критерием следует считать безопасность движения. Каждое ДТП совершается, как правило, в результате неблагоприятного сочетания нескольких факторов, тесно связанных друг с другом, что затрудняет выявление истинных причин при их анализе[21]. Из-за неудовлетворительных дорожных условий совершается от 10 до 25% ДТП. По данным ГИБДД 70% дорог не удовлетворяет реальной интенсивности движения, которая ежегодно возрастает на 3-4%. Следующим по значимости критерием для определения направления расходования средств ТДФ должен быть экономический критерий. Все затраты на проведение дорожных работ должны быть не только компенсированы, но и перекрыты получаемой экономией издержек на автомобильные перевозки. Размер средств, поступающих в ТДФ, должен быть сопоставим со стоимостью ресурсов, необходимых при эксплуатации сети дорог. Таким образом, совокупный налог, формирующий дорожный фонд, должен напрямую зависеть от степени

использования дорог налогоплательщиками. Разница между объемами средств поступающих в дорожный фонд и средствами, необходимыми для проведения всех необходимых видов дорожных работ, должна покрываться непосредственно за счет наиболее активных пользователей автодорог, которые, в конечном итоге, и получают максимальную выгоду от улучшения качеств дорог. Это один из рычагов, способствующих наполнению дорожного фонда. Для экономически обоснованного распоряжения средствами ТДФ необходима оценка эффективности проводимых дорожных работ и, как следствие, оптимизация принятия решений по управлению автодорогами и имуществом, необходимым для их функционирования[21].

Автомобильная дорога, как сложный инженерный объект, характеризуется набором параметров, определяющих потребительские свойства дороги. В процессе формирования плана ремонтных работ возникает задача выбора участков дороги наиболее нуждающихся в ремонте, то есть необходимо определить те участки, потребительские свойства которых наиболее низки. Таким образом, приходим к задаче многокритериального выбора. Существует несколько подходов к их решению. Большинство из них, так или иначе, связаны с формированием комплексной оценки, которая в агрегированном виде отражает все потребительские свойства объекта. В последнее время большую популярность получил метод формирования комплексной оценки на основе построения иерархической структуры (дерева) критериев. Идея в том, что все критерии организуются в определенную иерархическую структуру. На каждом уровне этой структуры происходит построение агрегированной оценки критериев предыдущего уровня. Процесс построения комплексной оценки состояния автомобильной дороги может быть представлен как иерархический процесс.

Магистральная улично-дорожная сеть (УДС) является костяком планировочной структуры города, связывающим его функциональные зоны. Планировочная структура города, в свою очередь, влияет на формирование и развитие транспортной системы города, т.е. существует тесное взаимовлияние этих основных элементов, формирующих план города.

Одна из основных задач при решении планировочной структуры города – рациональное взаимное размещение в плане наиболее важных и крупных фокусов тяготения (промышленных районов, жилых зон, центра города, других центров обслуживания и отдыха). Это диктует в последующем направления максимального передвижения жителей, формирование магистральной УДС и системы маршрутов массового пассажирского транспорта (МПТ).[14]

Размещение производственной и селитебной (жилой) зон определяет пространственное распределение трудовых связей и влияет на важнейший показатель расселения в городе (т.е. распределения его по территории города) – время, затрачиваемое на массовые и постоянные трудовые передвижения жителей.

Существуют различные схемы взаимного расположения жилых и промышленных территорий:

1) С односторонним размещением промышленности:

а) при торцевом размещении промышленности совершается наибольшее число передвижений с трудовыми целями с использованием транспорта:

б) при параллельном размещении промышленности создаются наиболее оптимальные условия для трудовых передвижений за счет сокращения времени поездок:

2) Расположение промышленных территорий с двух сторон от селитебных:

а) с противоположных сторон

б) с двух смежных сторон

При этих двух ситуациях также складываются относительно благоприятные условия взаимосвязи двух функциональных зон города – жилой и промышленной.

3) Чередование жилых и промышленных территорий с образованием комплексных производственно-селитебных районов (при невреде характере производства). В этой ситуации совершается минимальное число передвижений с использованием транспорта и максимальное число пешеходных передвижений[24].

Система транспортных связей и вид общественного транспорта (ОТ) также влияет на построение селитебной территории города. Если сеть

скоростного ОТ (метро) соединяет жилые территории между собой, с центром города и другими фокусами тяготения по кратчайшим расстояниям, то система магистральных улиц и дорог не только выполняет функцию связей, но и членит городскую территорию на функциональные зоны, а селитебную территорию на планировочные, жилые районы и микрорайоны.

Основные факторы, влияющие на состав и начертание УДС города:

а) планировочная структура города – размещение важнейших существующих и проектируемых элементов города;

б) состав, размеры и распределение по территории города существующего и ожидаемого движения людей и грузов (расчетные грузо- и пассажиропотоки);

в) санитарно-гигиенические требования по ограничению жилых районов от вредных воздействий интенсивного движения транспорта – шума, загрязненного воздуха и др.;

г) требования рациональной организации движения пассажирского и грузового транспорта и пешеходов для соблюдения условий безопасности[18].

Планировочная схема магистральной сети улиц города проектируется в соответствии с перспективными размерами потоков легкового, грузового и общественного транспорта. При этом необходимо выдерживать принцип соподчиненности магистралей по категориям.

По условиям трассировки городские пути сообщения делятся на 2 группы:

– внеуличные: подземные (в тоннелях), надземные (на эстакадах), на отдельных путях передвижения (наземное метро, железные дороги) и водные пути;

– УДС города – включает все наземные пути передвижения транспорта и пешеходов.

Планировочная схема транспортной сети города должна быть экономичной.

Наиболее экономична прямоугольная схема. Она имеет и лучшие условия приспособления к перераспределению транспортных потоков при временных

затруднениях. Кроме прямоугольной схемы магистральная УДС может быть решена по треугольной, кольцевой, радиально – кольцевой, петлевой, разветвленной схемам и их разновидностям.

При проектировании сети магистральных улиц необходимо учитывать некоторые ограничивающие условия:

– центр города должен быть изолирован от транзитного движения, поэтому в зоне подхода к центру следует создавать распределительное кольцо или дуги;

– то же необходимо устраивать вблизи привокзальной площади – путем создания дублирующих магистралей;

– необходимо исключать прохождение транзитных потоков через жилые районы. Это создается с помощью планировочных мероприятий – созданием неблагоприятных условий для транзитного движения по улицам местного значения.

Сеть улиц и дорог города классифицируется по категориям и дифференцируется по назначению, пропускной способности, скоростям движения, по движению преимущественного вида транспорта. Такая классификация позволяет выбирать соответствующий режим движения и повышать скорость движения[13].

Как и все градостроительные структуры УДС города строится по иерархическому принципу, на основе соподчиненности дорог нижних и верхних уровней, когда дороги более низких категорий не могут пересекать или примыкать к высшим, минуя промежуточные ступени.

СНиП «Градостроительство» выделяет следующие категории улиц и дорог: 1 группа – магистральные дороги – предназначаются для вынесения транспортных потоков (грузовых или пассажирских, в основном транзитных) за пределы селитебных территорий.

По режиму движения эти дороги разделяются на:

– скоростного движения ($V_{дв} = 120$ км/ч) – предназначаются для скоростной связи удаленных районов города с центром, для связи с

аэропортами, крупными зонами отдыха. Все пересечения с другими магистралями в 2-х уровнях.

– регулируемого движения, при наличии светофорного регулирования. Это, как правило, дороги для вывода грузового транспорта за пределы центров городов и жилых районов.

2 группа – магистральные улицы разделяют на:

а) общегородского значения (МУ ОГЗ), которые, в свою очередь, могут быть двух типов:

– непрерывного движения – служащие для связи между жилыми, промышленными районами и общественными центрами а также со скоростными дорогами в пределах города; с развязкой движения в разных уровнях ($V_{дв} = 100$ км/ч);

– регулируемого движения (со светофорами) – для связи жилых и промышленных районов в пределах города, а также с магистралями непрерывного движения, с пересечением в одном уровне ($V_{дв} = 80$ км/ч).

б) районного значения (МУ РЗ) – для связи в пределах жилых районов и с магистралями общегородского значения; ($V_{дв} = 70$ км/ч) пересечения в одном уровне.

3 группа – улицы и дороги местного значения, в т.ч.:

– жилые улицы – обеспечивают транспортные и пешеходные связи внутри жилых районов и микрорайонов и связывают их территории с магистралями районного значения ($V_{дв} = 40$ км/ч).

– улицы и дороги промышленных зон (грузового движения) ($V_{дв} = 40$ км/ч);

– парковые дороги ($V_{дв} = 40$ км/ч);

4 группа – проезды (в микрорайонах) делятся на:

– основные ($V_{дв} = 40$ км/ч) и

– второстепенные ($V_{дв} = 30$ км/ч)[18].

В соответствии с ожидаемыми объемами транспортных потоков пропускная способность магистральной сети города (которая измеряется

количеством проходящих машин в определенный отрезок времени (час, сутки) через определенное сечение магистрали) регулируется за счет плотности этой сети, числа полос движения и распределения магистралей по классам.

Общая плотность магистральной уличной сети должна быть достаточной для удобного пользования массовым пассажирским транспортом (с дальностью пешеходных подходов 400 м, а в районах с низкой плотностью населения – 700 м).

Плотность магистральной уличной сети города (δ) определяется как отношение общей протяженности магистральных улиц (ΣL) к застроенной площади города (F): $\delta = \Sigma L / F$ (км/км²)

Для крупнейших городов величина общей площади в среднем по городу находится в пределах 2,5 – 3 км/км, в т.ч. плотность магистральных улиц общегородского значения может быть в пределах 1,3–1,5 км/км²

В центрах городов (обычно крупных транспортных узлах) плотности значительно выше средних (до 4,5 км/км²).

Условия сообщения в городе на маршрутах общественного транспорта оцениваются коэффициентом непрямолинейности (K_n), который определяется отношением расстояния между конечными точками маршрута по транспортной сети ($L_{тр}$) к расстоянию между этими точками по воздушной прямой (L_v):

$$K_n = L_{тр} / L_v.$$

Условия сообщения считаются:

- благоприятными, когда $K_n \leq 1,15$;
- средними, когда $K_n = 1,15 \div 1,25$;
- неблагоприятными $K_n > 1,25$.

Важными вопросами планировки магистральной сети города является установление ширины проезжей части (ПЧ) и планировочное оформление улиц.

Ширина ПЧ устанавливается на основе:

- состава и размеров ожидаемых транспортных потоков в периоды максимального движения с учетом сезонной, суточной и часовой неравномерности движения;

- нормируемой ширины ПЧ улиц и дорог, обеспечивающей возможность безопасного и удобного движения транспортных средств в несколько рядов;
- нормы пропускной способности элементов улиц и дорог – перегонов и узловых пунктов.

К основным планировочным элементам улиц и дорог относятся: проезжая часть, разделительные полосы, перекрестки, развязки движения, тротуары, площади, остановочные пункты.

Общая ширина магистральных улиц и дорог города зависит от:

- расчетной интенсивности движения транспорта и пешеходов, определяющей ширину ПЧ (в соответствии с категорией улицы определяется количество необходимых полос движения и ширина 1 полосы) и тротуаров;
- состава движения и характера прилегающей застройки, определяющей необходимость местных проездов;
- требований защиты населения от шума и выхлопных газов автомобилей, определяющих разрывы от края ПЧ до застройки;
- расположения подземных сетей, озеленения и др.

Обоснование необходимой ширины улиц и дорог окончательно закрепляется планом красных линий в проектах детальной планировки. На предшествующих стадиях (генплана города или архитектурно-планировочного задания) следует исходить из требований СНиП, согласно которым ширину улиц в пределах красных линий следует принимать:

МУ ОГЗ непрерывного движения – 75 м;

МУ ОГЗ регулируемого движения – 60 м;

МУ РЗ – 35 м.

Жилых улиц – 15÷25 м в зависимости от этажности застройки[22].

1.2. Нормативно-правовая база деятельности органов местного самоуправления в сфере ремонта улично-дорожной сети

Ремонт улично-дорожной сети регулируется большим количеством нормативных документов, но все они подразделяются на 2 группы: 1) нормативные акты, регулирующие полномочия органов местного самоуправления в области ремонта дорог;

2) нормативные документы, которые регулируют проведение ремонта дорожного покрытия.

К нормативным актам, регулиующим полномочия органов местного самоуправления в области ремонта дорог, относятся: на федеральном уровне – Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"[1].

Настоящий Федеральный закон регулирует отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог, в том числе на платной основе, и осуществлением дорожной деятельности в Российской Федерации.

К полномочиям органов местного самоуправления относятся:

1) осуществление контроля за обеспечением сохранности автомобильных дорог местного значения;

2) осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения;

3) информационное обеспечение пользователей автомобильными дорогами общего пользования местного значения;

4) утверждение нормативов финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и правил расчета размера ассигнований местного бюджета на указанные цели.

На федеральном уровне также существует Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 03.07.2016) "О безопасности дорожного движения". Настоящий

Федеральный закон определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации. К полномочиям органов местного самоуправления городского поселения в области обеспечения безопасности дорожного движения относятся осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, ежегодное (до 1 июля года, следующего за отчетным) утверждение перечней аварийно-опасных участков дорог и разработка первоочередных мер, направленных на устранение причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах местного значения, в том числе на объектах улично-дорожной сети, в границах населенных пунктов городского поселения при осуществлении дорожной деятельности, включая принятие решений о временных ограничениях или прекращении движения транспортных средств на автомобильных дорогах местного значения в границах населенных пунктов городского поселения в целях обеспечения безопасности дорожного движения[2].

Нормативные документы, которые регулируют проведение ремонта дорожного покрытия представлены на 3-х уровнях.

На федеральном уровне основным документом является Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации". Настоящий Федеральный закон регулирует отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог, в том числе на платной основе, и осуществлением дорожной деятельности в Российской Федерации (далее - дорожная деятельность).[1].

Также к документам, регулирующим проведение ремонта дорожного полотна относятся ГОСТы: 1) ГОСТ Р 52766-2007 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования. Стандарт распространяется на элементы обустройства автомобильных дорог общего пользования, предназначенные для повышения удобства и безопасности дорожного

движения. Стандарт устанавливает основные параметры и технические требования к элементам обустройства автомобильных дорог.

2) ГОСТ Р 52765-2007 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация. Настоящий стандарт распространяется на элементы обустройства существующих и проектируемых автомобильных дорог общего пользования (далее - дорог) и устанавливает их техническую классификацию. Классификация распространяется на элементы обустройства дорог постоянного характера.

На региональном уровне нормативным актом по проведению ремонта дорог является Приказ Министерства транспорта и автомобильных дорог Самарской области "Об утверждении Административного регламента предоставления министерством транспорта и автомобильных дорог Самарской области государственной услуги "Заключение договора на прокладку или переустройство инженерных коммуникаций в границах полосы отвода автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения в Самарской области". Регламент устанавливает порядок, сроки и последовательность административных процедур при предоставлении государственной услуги, а также порядок взаимодействия Министерства с владельцами коммуникаций при заключении договора на прокладку или переустройство инженерных коммуникаций в границах полосы отвода автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения Самарской области.

На муниципальном уровне к документам, регулирующим проведение ремонта дорожного покрытия, относятся: 1) Постановление Администрации городского округа Самара «Об утверждении Порядка содержания и ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения городского округа Самара». Цели содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения городского округа Самара:

- поддержание бесперебойного движения транспортных средств по автомобильным дорогам;

- поддержание безопасных условий движения транспортных средств по автомобильным дорогам;

2) Постановление Администрации городского округа Самара «О нормативах денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения городского округа Самара». Данное Постановление призвано установить нормативы денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог местного значения городского округа Самара в размере (в ценах III квартала 2008 года с НДС): 545,728 тыс.руб./км - на содержание дорог 5 категории;

162,09 тыс. рублей / 100 кв. м - на ремонт;

480,94 тыс. рублей / 100 кв. м - на капитальный ремонт[6].

3) Постановление Администрации городского округа Самара от 5 апреля 2013 года № 273 «Об утверждении Положения о муниципальном контроле за обеспечением сохранности автомобильных дорог местного значения в границах городского округа Самара». Содержание Положения предусматривает муниципальный контроль за обеспечением сохранности автомобильных дорог местного значения городского округа Самара (далее - муниципальный контроль) - проверка соблюдения юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, физическими лицами, использующими автомобильные дороги при осуществлении хозяйственной или иной деятельности, установленных законодательством Российской Федерации, законодательством Самарской области и другими нормативными правовыми актами требований о сохранности автомобильных дорог местного значения городского округа Самара (далее - автомобильные дороги);

Обеспечение сохранности автомобильных дорог - комплекс мероприятий, направленных на поддержание надлежащего состояния автомобильных дорог путем выполнения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог, а также предупреждение и пресечение повреждений и (или) разрушений автомобильных дорог пользователями таких дорог. К мероприятиям, направленным на обеспечение

сохранности автомобильных дорог, относится соблюдение: требований технических регламентов, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов при проведении работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог; временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам; требований нормативных документов, устанавливающих порядок использования полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог, в том числе технических требований и условий по размещению объектов капитального строительства, объектов, предназначенных для осуществления дорожной деятельности, объектов дорожного сервиса, рекламных конструкций, инженерных коммуникаций и иных объектов, размещаемых в полосе отвода и придорожных полосах автомобильных дорог; весовых и габаритных параметров транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов по автомобильным дорогам, а также правил перевозки опасных грузов; требований технических регламентов, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения; требований и условий, установленных договорами о присоединении объектов дорожного сервиса к автомобильной дороге; обязанностей пользователей автомобильных дорог и иных лиц при использовании автомобильных дорог; иных мероприятий, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Муниципальный контроль проводится в отношении следующих объектов: автомобильных дорог; зданий, сооружений и инженерных коммуникаций, в том числе объектов дорожного сервиса и рекламных конструкций, расположенных в полосе отвода и придорожной полосе автомобильных дорог.

Субъекты, в отношении которых проводится муниципальный контроль: владельцы объектов дорожного сервиса; организации, осуществляющие работы в полосе отвода автомобильных дорог и придорожной полосе; пользователи автомобильных дорог.

Основными задачами муниципального контроля являются: выявление правонарушений, предусмотренных действующим законодательством, устанавливающим ответственность за правонарушения в области сохранности автомобильных дорог; принятие предусмотренных законодательством мер по устранению выявленных правонарушений в области сохранности автомобильных дорог; профилактика правонарушений в области сохранности автомобильных дорог; иные задачи в соответствии с законодательством в области сохранности автомобильных дорог[5].

Органом, уполномоченным на осуществление муниципального контроля, является Администрация городского округа Самара в лице отраслевого (функционального) органа - Департамента городского хозяйства и экологии Администрации городского округа Самара (далее - Департамент).

Проведя анализ нормативно-правовой базы по ремонту дорожного фонда, можно сделать вывод о том, что существующие нормативные документы в области дорожного ремонта охватывают все аспекты данной деятельности.

1.3. Целевые программы в сфере текущего и капитального ремонта дорог и итоги их реализации

В сфере текущего и капитального ремонта дорожного полотна Правительством Российской Федерации, Правительством Самарской области и Администрацией городского округа Самара разработаны и реализуются Целевые программы.

На федеральном уровне такой программой является Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)», целями которой являются:

- 1) Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике.

2) Повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения.

3) Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

В задачи ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» входят:

1) Развитие путей сообщения (автомобильные дороги общего пользования, железнодорожные линии, внутренние водные пути). Показателем задачи является увеличение транспортной подвижности населения Российской Федерации до 10448 км на 1 человека в год.

2) Строительство скоростных автомобильных дорог и железнодорожных линий для организации скоростного пассажирского движения. Показатель задачи: доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям, возрастет до 85,1 процента.

3) Формирование единой дорожной сети круглогодичной доступности для населения. Показатель задачи: прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, составит 2,7 тыс. единиц.

4) Обеспечение транспортной безопасности. Показателем задачи является сокращение числа происшествий на транспорте на 31,4 % к уровню 2011 года, что будет способствовать снижению смертности в результате ДТП до 13,9 случаев на 100 тыс. населения в 2020 году и достигнет уровня 10-11 случаев на 100 тыс. населения в 2030 году[3]

На региональном уровне в сфере текущего и капитального ремонта дорожного полотна реализуется Государственная программа Самарской области "Развитие транспортной системы Самарской области (2014 - 2025 годы)". Цель Государственной программы – развитие дорожно-транспортной инфраструктуры Самарской области, обеспечение безопасных условий дорожного движения[4].

Основные задачи Программы: 1) увеличение протяженности, пропускной способности и приведение в нормативное состояние автомобильных дорог общего

пользования регионального или межмуниципального значения в Самарской области (далее - автодороги Самарской области). Показатели: увеличение протяженности построенных, реконструированных и отремонтированных автодорог Самарской области.

2) увеличение протяженности, пропускной способности, а также достижение требуемого технического и эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования местного значения в Самарской области (далее - местные автодороги). Показатели: увеличение протяженности построенных, реконструированных и отремонтированных местных автодорог.

3) обеспечение охраны жизни, здоровья граждан, гарантий их законных прав на безопасные условия движения на дорогах. Показателями являются: снижение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 10 тыс. транспортных средств;

количество телевизионных трансляций социальных видеороликов, пропагандирующих культуру поведения участников дорожного движения;

количество проведенных профилактических акций, направленных на укрепление дисциплины участников дорожного движения;

количество выпущенной целевой литературы, печатной и сувенирной продукции по тематике безопасности дорожного движения;

количество проведенных мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма[3].

Государственная программа Самарской области "Развитие транспортной системы Самарской области (2014 - 2025 годы)" включает в себя Подпрограмму "Модернизация и развитие автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения в Самарской области".

Цель Подпрограммы: увеличение протяженности, пропускной способности и приведение в нормативное состояние автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения в Самарской области.

Задачи Подпрограммы: 1) строительство и реконструкция автодорог Самарской области, а также строительство искусственных дорожных сооружений и элементов обустройства на них. Показатели задачи: увеличение протяженности построенных автодорог Самарской области;

увеличение протяженности реконструированных автодорог Самарской области.

2) обеспечение сохранности сети автодорог Самарской области, приоритетное выполнение работ по их содержанию и ремонту. Показатели: увеличение протяженности отремонтированных автодорог Самарской области.

3) обеспечение предпроектной и проектной документацией на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт автодорог Самарской области, а также сооружений и элементов обустройства на них. Показатель: количество объектов, по которым разработана и утверждена проектная документация.

На уровне муниципального образования в г.о. Самара реализуются Муниципальная программа городского округа Самара "Модернизация и развитие автомобильных дорог общего пользования местного значения" на 2012-2018 годы и Муниципальная программа городского округа Самара "Повышение безопасности дорожного движения в городском округе Самара" на 2016 - 2020 годы.

Цель Муниципальной программы городского округа Самара "Модернизация и развитие автомобильных дорог общего пользования местного значения" на 2012-2018 годы - увеличение протяженности, пропускной способности, а также достижение требуемого технического и эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования местного значения в городском округе Самара[5].

Задачи Программы: 1) проектирование, строительство, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт дорог местного значения, в том числе строительство дорог местного значения в новых микрорайонах малоэтажной застройки;

2) капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов в городском

округе Самара. Показателями являются: увеличение протяженности отремонтированных автодорог Самарской области;

увеличение протяженности реконструированных автодорог Самарской области;

увеличение протяженности построенных автодорог Самарской области[5].

Основная цель Муниципальной программы городского округа Самара "Повышение безопасности дорожного движения в городском округе Самара" на 2016 - 2020 годы – повышение безопасности дорожного движения в городском округе Самара.

Задачи Программы: 1) развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения;

2) обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении;

3) развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий.

Основные показатели Программы: 1) Снижение числа погибших в результате дорожно-транспортных происшествий людей, в том числе детей;

2) повышение правосознания участников дорожного движения, ответственности и культуры безопасного поведения на дороге;

3) совершенствование обучения детей правилам дорожного движения и повышения их безопасного и ответственного поведения на дороге;

4) повышение безопасности дорожного движения на пешеходных переходах;

5) снижение вероятности наездов на детей на дороге в темное время суток[6].

Подводя итоги анализа Целевых программ различных уровней, можно сделать вывод о том, что во всех Программах цели и задачи согласованы между собой и не имеют принципиальных различий.

Целевые программы в сфере текущего и капитального ремонта дорог реализуются на различных уровнях власти.

На федеральном уровне реализуется Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». В рамках проведения

ремонта дорог реализуется подпрограмма Автомобильные дороги. В 2015 году в ходе реализации мероприятий Подпрограммы были достигнуты следующие целевые индикаторы и показатели, предусмотренные Подпрограммой:

- протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;

- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила 64,9% (при плане 62,2%);

- протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, составила 17 132,7 км (при плане 17 625 км);

- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, составила 33,8 % (при плане 34,6%)
- прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения, на которых будут устранены ограничения пропускной способности, составил 472,5 км (при плане 442,7км).

В части строительства и реконструкции важнейших автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров, завершено 22 объекта строительства (реконструкции), в том числе:

- реконструкция автомобильной дороги М-29 «Кавказ» - из Краснодара (от Павловской) через Грозный, Махачкалу до границы с Азербайджанской Республикой (на Баку) на участке км 589+000 - км 602+100, Республика Ингушетия (13,1 км; 78,25 пог. м);

- реконструкция автомобильной дороги М-7 «Волга» от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань до Уфы на участке км 1270+010 - км 1290+838, Республика Башкортостан (II пусковой комплекс 1 очередь) (9,7 км; 74,6 пог. м);

- строительство транспортной развязки на км 184 автомобильной дороги М-5 «Урал» - от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска, Рязанская область (5,823 км; 399,15 пог.м).

На региональном уровне в сфере текущего и капитального ремонта дорожного полотна реализуется Государственная программа Самарской области "Развитие транспортной системы Самарской области (2014 - 2025 годы)". Обеспечен ввод следующих объектов:

Реконструкция моста через реку Домашку на км 82+275 автодороги Кинель - Богатое - Борское в м.р. Борский общей протяженностью 0,317 км/ ,35,65 п.м.;

Строительство мостового перехода через р. Сок на автомобильной дороге Южная обводная с. Камышла в м.р. Камышлинский общей протяженностью 0,77 18 км/79,6 п.м;

Реконструкция моста через ручей на км 7+06 8 автомобильной дороги Ульяновск — Димитровград Самара (старое направление, участок 2) в м.р. Красноярский общей протяженностью 0,05 км/19,22 п. м;

Реконструкция автодороги "Самара-Бугуруслан" на участке км 54+500-км76+400 (2 этап км 67+770-км76+400) м.р. Кинельский и Кинель-Черкасский общей протяженностью 7,822км;

Реконструкция мостового перехода через р. Пестравку на км 673439 (66 + 1936) автодороги "Самара-Волгоград"-Красноармейское-Пестравка в м.р. Пестравский общей протяженностью 0,1191 км/2 7,6 п. м; Строительство линии наружного освещения на автодороге "Самара-Бугуруслан" на у ч. км 21 +300-км 23 +600 в м. р. Кинельский общей протяженностью 2,280 км.

Обеспечен ввод 12 1,5 к м отремонтированных автомобильных дорог, 72'9,625 п. м . мостовых сооружений.

В рамках Содержания автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Самарской области: произведены работы по ямочному ремонту асфальтобетонного покрытия дорог, в

том числе картами, и устранение колеи и просадок - общей площадью порядка 235 тыс. м².

На уровне муниципального образования в г.о. Самара реализуются Муниципальная программа городского округа Самара "Модернизация и развитие автомобильных дорог общего пользования местного значения" на 2012-2018 годы. По соглашению, заключенному между Администрацией городского округа Самара и министерством транспорта и автомобильных дорог Самарской области, о предоставлении в 2015 году бюджету городского округа Самара субсидии на реализацию мероприятий, предусмотренных подпрограммой «Модернизация и развитие автомобильных дорог общего пользования местного значения в Самарской области» государственной программы «Развитие транспортной системы Самарской области (2014-2025 годы)», утвержденной постановлением Правительства Самарской области от 27.11.2013 №677, выполнены работы на сумму 820,2 млн.руб. на площади 417,7 тыс.кв.м, кассовый расход составил в сумме 783,0 млн.руб. (кредиторская задолженность - 37,2 млн.руб.), в том числе: средства дорожного фонда - 697,5 млн.руб.; городской бюджет - 85,5 млн.руб. 1.1. Ремонт улично-дорожной сети в объеме 610,2 млн.руб. на площади 292,9 тыс.кв.м, кассовый расход составил в сумме 573,0 млн.руб., в том числе: средства дорожного фонда - 528,5 млн.руб; городской бюджет - 44,5 млн.руб. • Ремонт 12 автомобильных дорог местного значения городского округа Самара на площади 162,9 тыс.кв.м асфальтобетонного покрытия: - по ул. Агибалова от ул. Красноармейской до ул. Коммунистической - на площади 16,2 тыс.кв.м; - по ул. Ульяновской от ул. Чапаевской до ул. Агибалова - на площади 19,5 тыс.кв.м; - по ул. Венцека от ул. Максима Горького до дома № 41 по ул. Венцека - на площади 6,6 тыс.кв.м; - по ул. Земеца от ул. Литвинова (подходы к путепроводу) до ул. Береговая (планируется выполнить в 2 этапа: в 2015 – 2016 гг.) - на площади 27,4 тыс.кв.м; - по ул. Рабочая от ул. Садовая до ул. Галактионовской - на площади 5,6 тыс.кв.м; - по ул. Шостаковича от ул. Чапаевской до ул. Куйбышева - на площади 4,6 тыс.кв.м; - по пр. Юных Пионеров на участке от Ташкентского пер. до ул. Воронежской - на

площади 30,6 тыс. кв.м (планируется выполнить в 2 этапа: в 2015 и 2016 гг.); - по ремонту ул. Маяковского на участке от Волжского пр. до ул. Агибалова (планируется выполнить в 2 этапа: в 2015 и 2016 гг.); - по ул. Мориса Тореза от ул. Партизанской до ул. Советской Армии (планируется выполнить в 2 этапа: в 2015 и 2016 гг.) - на площади 36,4 тыс. кв.м; - по ул. Антонова-Овсеенко на участке от ул. Авроры до ул. XXII Партсъезда (с ремонтом 2-х проездов: от ул. Советской Армии до ул. Авроры, от ул. Запорожской до ул. 22 Партсъезда) (планируется выполнить в 2 этапа: в 2015 и 2016 гг.) - на площади 16 тыс. кв.м; - по ул. Магистральной от Зубчаниновского шоссе до ул. Литвинова (планируется выполнить в 2 этапа: в 2015-2016 г.г.). Работы по ремонту данного объекта продолжаются; - Студенческий переулок от Волжского проспекта до ул. Галактионовской (планируется выполнить в 2 этапа: в 2015-2016 г.г.). Работы по ремонту данного объекта продолжаются; • ремонт участков автомобильных дорог местного значения «картами» свыше 100 м.п. на площади 130,0 тыс.кв.м асфальтобетонного покрытия.

1.2. Ремонт 59 дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов, 85 проездов к дворовым территориям многоквартирных домов в административно-территориальных районах городского округа Самара на площади 124,8 тыс.кв.м в объеме 163,3 млн.руб., в том числе: средства дорожного фонда - 125,7 млн.руб.; городской бюджет - 37,6 млн.руб.

1.3. Выполнены проектно-изыскательские работы (далее - ПИР) для обеспечения дорожной деятельности в отношении дорог местного значения в объеме 46,7 млн.руб. (в том числе средства дорожного фонда - 43,3 млн.руб., городской бюджет - 3,4 млн.руб.), из них: - ПИР на ремонт Южного шоссе на участке от ул. Набережная реки Самара до ул.Уральской с мостом «Южный» через реку Самара в сумме 11,5 млн.руб.; - ПИР на ремонт ул. Авроры на участке от ул. Промышленности до ул. Набережная реки Самара с путепроводом «Аврора» в створе мостового комплекса «Южный» в сумме 7,6 млн.руб. - выполнены работы по разработке проектно – сметной документации в сумме 27,6 млн.руб. на капитальный ремонт 9 объектов улично - дорожной сети: - ул. Крупской, на участке от улицы А. Толстого до улицы М. Горького; - ул.

Комсомольской, на участке от улицы Куйбышева до улицы М. Горького; - ул. Дыбенко, на участке от улицы Авроры до улицы Советской Армии; - ул. Водников, на участке от улицы Ленинградской до улицы Г. Засекина; - ул. А.Толстого, на участке от улицы Ленинградской до улицы Кутякова; - ул. Вольской, на участке от улицы XXII Партсъезда до улицы Каховской; - ул. Физкультурной, на участке от 1 Безымянного переулка до проспекта Кирова; - Заводского шоссе, на участке от улицы XXII Партсъезда до улицы Земеца; - ул. Товарной, на участке от улицы Магистральной до Зубчаниновского шоссе. 2. За счет средств городского бюджета в 2015 году выполнены работы по ремонту улично-дорожной сети и внутриквартальных проездов городского округа Самара в объеме 190,2 млн.руб. на площади 210,0 тыс.кв.м, кассовый расход составил в сумме 156,2 млн.руб. (кредиторская задолженность - 34,0 млн.руб.), из них: - работы по ремонту участков автомобильных дорог «картами» протяженностью свыше 100 п.м - объем выполненных работ по фрезерованию покрытия проезжей части и восстановлению покрытия составил 67,9 млн.руб. на площади 115,8 тыс.кв.м, кассовый расход составил 44,5 млн.руб. (кредиторская задолженность на 01.01.2016 - 23,4 млн.руб.); - работы по ремонту автомобильной дороги по улице Грозненской, на участке от дома №61 по улице Трубной до перекрестка на пересечении улиц Фасадной и Грозненской с путепроводом "116 км" в объеме 8,9 млн.руб. на площади 6,3 тыс.кв.м, кассовый расход составил 8,9 млн.руб.; - в рамках муниципальной программы «Подготовка к проведению Чемпионата мира по футболу в 2018 году на территории городского округа Самара» на 2012-2018 годы на площади 71,6 тыс.кв.м выполнены работы в объеме 102,8 млн.руб. (в том числе в объеме на 3,3 млн.руб. за счет средств, предусмотренных по непрограммному направлению деятельности). - в рамках муниципальной программы «Модернизация и развитие автомобильных дорог общего пользования местного значения» на 2012-2018 годы выполнены работы по ремонту автомобильной дороги общего пользования местного значения, расположенной по улице Авроре, на участке от ул. Промышленности до ул. Набережная реки Самара с путепроводом «Аврора» в створе мостового комплекса

«Южный» по Южному шоссе, на участке от ул. Набережная реки Самара до ул. Уральской с мостом Южный через реку Самара на площади 16,3 тыс.кв.м. в сумме 10,6 млн.руб. (кредиторская задолженность - 10,6 млн.руб.). 3. За счет средств городского бюджета выполнены работы по ремонту покрытия тротуаров и пешеходных дорожек, прилегающих к автомобильным дорогам местного значения, работы по отсыпке асфальтобетонным гранулятом дорог, не имеющих твердого покрытия, работы по ремонту 2 путепроводов («116 км» и через овраг "Угольный") на площади 3,6 тыс.кв.м в объеме 56,3 млн.руб., кассовый расход составил в сумме 55,5 млн.руб. (кредиторская задолженность - 0,8 млн.руб.).

Проанализировав итоги реализации целевых программ различных уровней, можно сделать вывод о том, что целевые программы успешно реализуются и являются эффективным инструментом освоения бюджетных средств.

2. Анализ процесса управления текущим ремонтом дорог на примере муниципальных образований Самарской области

2.1. Характеристика дорожного фонда в Самарской области

Состояние дорожного фонда в Самарской области характеризуется следующими показателями:

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения отражена в таблице 1.

Таблица 1 –

Протяженность автомобильных дорог местного значения Самарской области, 2012-2015[34]

	2012	2013	2014	2015
Общая протяженность дорог – всего, км	14321,2	19506,3	23331,2	23497,5
в том числе с твердым покрытием, км	6925,6	7441,3	8341,1	8491,8
из них с усовершенствованным покрытием, км	5383,1	5718,4	6208,8	6260,9
В том числе по городским округам, км:				
Самара	1751	1751	1751	1751
Жигулевск	190	252,2	252,2	252,2
Кинель	264	268,7	297,5	299,9
Новокуйбышевск	225	225	225	225,2
Октябрьск	150	176	176	176
Отрадный	100	135,6	139,4	139,4
Похвистнево	125	140,5	144	144
Сызрань	387	387	403,9	403,9
Тольятти	1498	740,4	858,2	860,5
Чапаевск	175	198	235,9	235

Исходя из представленных данных, в Самарской области существует тенденция к увеличению протяженности дорог. Это связано с тем, что в настоящее время увеличились объемы средств, выделяемых на ремонт дорожного фонда, в том числе за счет государственных программ.

Протяженность дорог Самарской области, не отвечающих нормативным требованиям представлена в таблице 2.

Таблица 2 –
Протяженность автомобильных дорог Самарской области, не отвечающих нормативным требованиям, 2012-2015[34]

	2012	2013	2014	2015
Протяженность дорог, не отвечающих нормативным требованиям, км	8763,4	10621,3	11620	12668,6
Доля дорог не отвечающих нормативным требованиям в общей протяженности дорог, %	61,4	54,4	49,8	53,9
В том числе по городским округам, %:				
Самара	47,05	43,53	42,45	41,3
Жигулевск	33,07	32,63	28,55	27,25
Кинель	19,76	23,41	20,84	28,31
Новокуйбышевск	65,95	58,88	61,06	60,92
Октябрьск	69,89	69,89	66,65	66,48
Отрадный	34,19	38,84	3,59	30,42
Похвистнево	42,7	42,14	36,94	36,53
Сызрань	28,3	19,88	19,06	13,79
Тольятти	25,59	18,71	23,3	22,1
Чапаевск	66,31	66,06	50,74	50,74

В целом по Самарской области наблюдается рост протяженности дорог, находящихся в ненадлежащем состоянии. Но в городских округах, в частности в Самаре, наблюдается снижение общего процента дорог, не отвечающих нормативным требованиям. Это связано с эффективным управлением капитальным и текущим ремонтом дорожного фонда.

В 2016 году общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения в городском округе Самара составила 1087,8 км, что соответствует уровню 2015 года.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения в городском округе Самара, подлежащая содержанию в рамках муниципального контракта, составила 1080,8 км. Площадь покрытия с учетом проезжей части мостов, путепроводов, дорог частного сектора и внутриквартальных проездов - 8,3 млн.кв.м.

Дороги протяженностью 7 км, не содержащиеся городским округом Самара, находятся на обслуживании других специализированных организаций.

В 2016 году выполнены работы по ремонту автомобильных дорог местного значения городского округа Самара на площади 1 411,8 тыс.кв.м с учетом внутриквартальных проездов (в 2015 году – 631,3 тыс.кв.м). Объем финансирования составил 1 965,1 млн.руб., в том числе:

- средства областного бюджета и дорожного фонда – 1 518,5 млн. руб.;
- средства федерального бюджета – 389,3 млн. руб.
- бюджет городского округа – 57,3 млн.руб.

Кассовый расход составил 2 002,1 тыс.руб., в том числе кредиторская задолженность за 2015 год - 37,0 млн.руб.

Посмотрев характеристику дорожного фонда по Самарской области мы пришли к выводу, что в области ежегодно сокращается процент дорог, не отвечающих нормативным требованиям и увеличивается их протяженность, что является следствием эффективного управления процессом ремонта дорожного фонда.

2.2. Описание процесса управления текущим ремонтом дорог

Процесс управления текущим ремонтом дорог находится в ведении отдела благоустройства Комитета ЖКХ Администрации г.о. Сызрань. Непосредственно

управлением текущим ремонтом заняты: Начальник отдела Скобеев Алексей Владимирович; Главный специалист Назаров Сергей Сергеевич и Ведущий специалист – Ибрагимов Мьявет Шакирчанович.

По отношению к клиентам процесс является внешним, т.к. основным потребителем является население. Процесс является основным, т.к. цели, задачи и результаты связаны с вопросами местного значения. Уровень декомпозиции процесса – средний, так как является частью процесса Благоустройство. Процесс является производственным, поскольку основными выходами являются услуги по ремонту дорог.

Проанализируем процесс текущего ремонта дорог в комитете благоустройства г. о. Сызрань. В сфере ремонта дорог отделом определены задачи и показатели, представленные в таблице 3.

Таблица 3 - Анализ целей и задач отдела благоустройства г. о. Сызрань

Процессы	Задачи	Показатели	Комментарии
1. Разработка, реализация и мониторинг муниципальных программ	Разработка проектов муниципальных контрактов	_____	Задача является функцией
2. Формирование документов и подготовка технического задания	Разработка нормативно-технической документации	_____	Задача относится к функциям
3. Осуществление текущей деятельности в сфере содержания и ремонта дорог	Обеспечение технического контроля эксплуатации и выполнения работ по текущему ремонту дорожного покрытия	1. Соответствие дорожного покрытия и дорожных знаков требованиям ГОСТ; 2. Актуальность и своевременное обновление дорожных знаков; 3. Объемы выполненных работ.	
4. Предоставление муниципальных услуг	_____	_____	Задачи и показатели не представлены

Проведя анализ целей и задач процесса, следует сделать вывод: не по всем задачам сформулированы показатели; некоторые задачи составлены неверно.

Так как цели и задачи сформулированы неверно, следует предложить скорректированный вариант задач и показателей, представленный в таблице 4.

Таблица 4 - Функции, задачи, показатели процесса управления ремонтом дорог

Направление деятельности (функция процесса)	Задачи	Показатели
1. Разработка, реализация и мониторинг муниципальных программ	Повышение эффективности использования бюджетных средств в сфере дорожного строительства	1) Количество средств, привлеченных из регионального бюджета 2) Количество привлеченных инвестиций
2. Формирование документации и подготовка технического задания для проведения ремонта дорог	Повышение эффективности разработки и принятия управленческих решений технического сопровождения проектов	1) Соответствие ГОСТам 2) Срочность работ
3. Осуществление текущей деятельности в сфере содержания и ремонта дорог	Повышение уровня обеспеченности города сетью дорог с целью создания условий для удовлетворения потребности граждан в качественной и доступной среде обитания	1) Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения 2) Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, отвечающих нормативным требованиям
4. Предоставление муниципальных услуг	Повышение качества предоставления муниципальных услуг в соответствии со стандартами	1) Количество предоставленных услуг 2) Количество жалоб 3) Соответствие стандарту предоставления услуг

Процесс управления текущим ремонтом дорог и придорожной инфраструктуры (далее – Процесс) включает в себя направления деятельности, представленные в таблице 2.

Первоочередным направлением деятельности Процесса является Разработка, реализация и мониторинг муниципальных программ. Задачей данной функции является повышение эффективности использования бюджетных средств в сфере дорожного строительства. Эта задача достигается путем привлечения бюджетных средств из вышестоящих бюджетов, а также инвестиций от частных лиц.

Показателями задачи выступают: 1) Количество привлеченных средств из регионального бюджета;

2) Количество привлеченных инвестиций.

Следующей функцией Процесса является Формирование документации и подготовка технического задания для проведения ремонта дорог. Задача этой функции – Повышение эффективности разработки и принятия управленческих решений технического сопровождения проектов. Данная задача является управленческой и направлена на совершенствование внутренней среды организации. Успех её реализации достигается за счет скорости выполнения работ и соответствия нормативным актам в сфере строительства и ремонта дорог.

Показатели задачи: 1) Соответствие ГОСТам;

2) Срочность работ.

Основная функция по Процессу – Осуществление текущей деятельности в сфере содержания и ремонта дорог. Задача функции – Повышение уровня обеспеченности города сетью дорог с целью создания условий для удовлетворения потребности граждан в качественной и доступной среде обитания. Задача может быть достигнута за счет строительства новых дорог, реконструкции существующей улично-дорожной сети и обновления дорожной инфраструктуры.

Показателями задачи являются: 1) Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным

требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;

2) Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, отвечающих нормативным требованиям.

Еще одно из направлений деятельности по Процессу – Предоставление муниципальных услуг. Задача предоставления муниципальных услуг – Повышение качества предоставления муниципальных услуг в соответствии со стандартами. Основной смысл данной задачи – снижение количества жалоб на предоставление муниципальных услуг.

Показатели задачи: 1) Количество предоставленных услуг;

2) Количество жалоб;

3) Соответствие стандарту предоставления услуг.

Проанализировав функции процесса, их задачи и показатели, необходимо сделать вывод: все задачи имеют показатели, выраженные в цифровом значении, и направлены на достижение будущего результата.

Далее нам необходимо представить декомпозицию Процесса. В процесс текущего и капитального ремонта дорог входят следующие подпроцессы: 1) Разработка, реализация и мониторинг целевых программ;

2) Формирование документации и подготовка технического задания для проведения ремонта дорог;

3) Осуществление текущей деятельности в сфере содержания и ремонта дорог;

4) Предоставление муниципальных услуг.

Детальное описание Процесса можно увидеть на рис. 1.

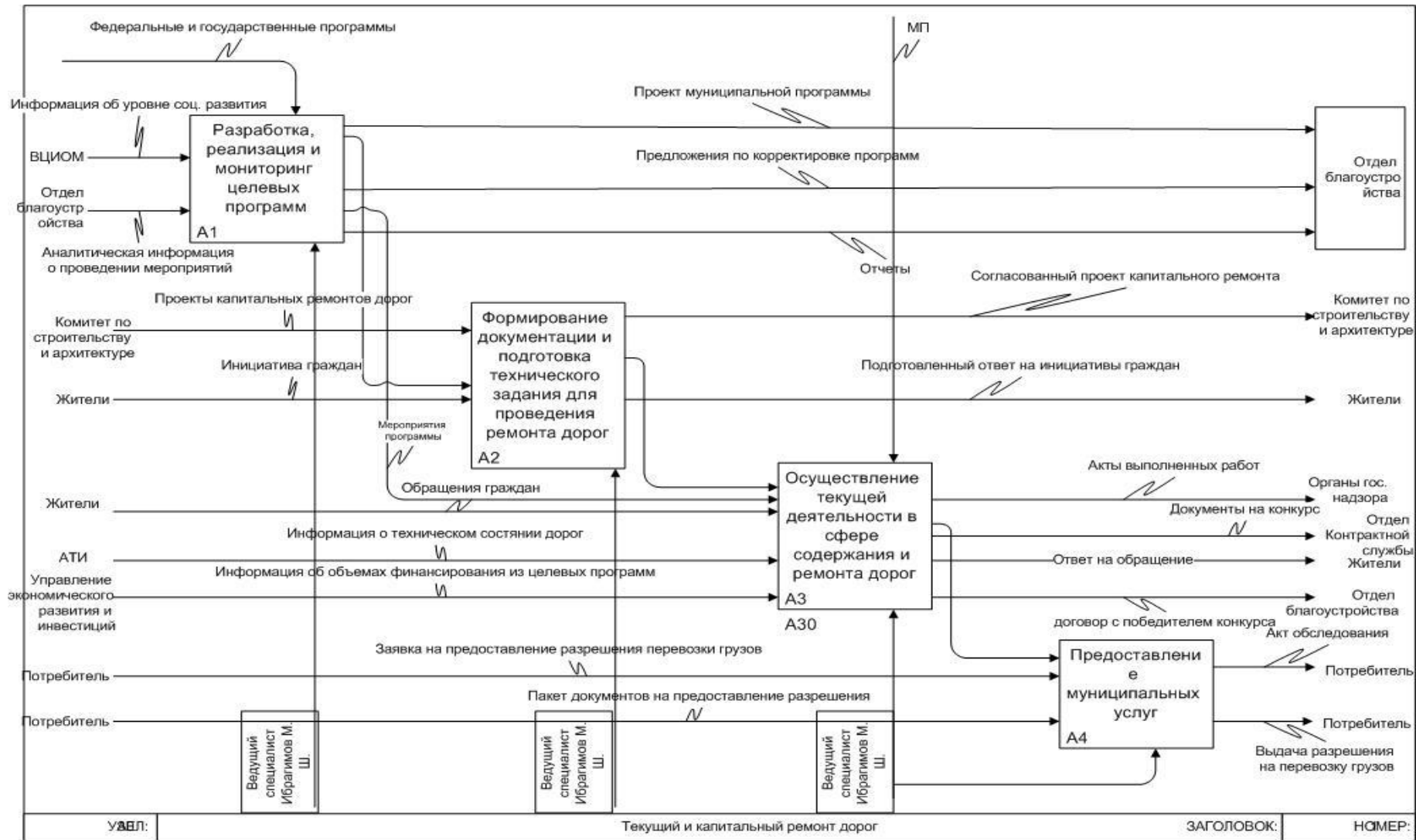


Рисунок 1 – Процесс управления текущим ремонтом дорог в г.о. Сызрань

Посмотрев описание подпроцессов, можно прийти к выводу о том, что процесс управления текущим ремонтом дорог представлен достаточно обширно, но здесь возникает проблема: разрыв процесса по эксплуатации и ремонту дорог между Комитетом строительства и архитектуры и Комитетом ЖКХ. Капитальный ремонт дорог находится в ведении Комитета по архитектуре и строительству, а текущий ремонт - Комитета ЖКХ. При этом ответственность за состояние дорог перед прокуратурой несет Комитет ЖКХ. Все предписания прокуратура и ГИБДД направляет на Комитет ЖКХ. При существующей организации распределения ответственности между ГРБС в случае, если дорога находится на гарантийном сроке обслуживания после проведенного капитального ремонта, Комитет ЖКХ не может организовать самостоятельно ее ремонт. Данная ситуация порождает большое количество административных процессов между двумя Комитетами решения таких ситуаций.

Рассмотрим процесс управления капитальным ремонтом дорог подробнее.

Процесс «Управление строительством и капитальным ремонтом в социально-значимых сферах городского округа» представляет собой совокупность действий муниципальных служащих в качестве Заказчика по разработке проектной документации, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, мероприятиям противопожарной безопасности зданий сооружений, учреждений социальной сферы. К числу этих объектов относятся объекты муниципальной собственности, а также объекты, финансирование которых осуществляется в рамках бюджетных ассигнований всех уровней бюджетов (муниципального, регионального, федерального). Процесс реализуется в структурном подразделении Комитета – Управлении капитального строительства и капитального ремонта.

Владельцем всего процесса является Заместитель руководителя Комитета - руководитель Управления капитального строительства и капитального ремонта, который проверяет, согласовывает документы, регулирующие вопросы строительства и капитального ремонта на территории городского округа Сызрань.

Управление включает два отдела: отдел капитального строительства и отдел капитального ремонта, каждый из которых реализует сходный перечень функций применительно к различным процессам одних и тех же объектов муниципальной собственности.

Основными выходами процесса является документация и комплекс нормативно-правовых, регламентирующих, разрешительных, контролирующих документов, обеспечивающих строительство, реконструкцию, капитальный ремонт объектов недвижимости и выполнение Управлением функций Заказчика по строительству, реконструкции и капитальному ремонту.

Потребители выходов: подрядные организации, выполняющие проектные и строительные работы, функциональные (отраслевые) органы Администрации городского округа Сызрань, в ведении которых находятся объекты муниципальной собственности.

Входы формируются информацией прогнозно-аналитического и заявительного характера о потребностях в осуществлении работ по строительству, реконструкции и капитальному ремонту зданий и сооружений, доведенными лимитами бюджетных средств всех уровней бюджетов.

Поставщики входов: функциональные (отраслевые) органы Администрации городского округа Сызрань, муниципальные бюджетные учреждения, Финансовое управление Администрации городского округа Сызрань.

В целом процесс организован в соответствии с основной функцией Управления. Отмечено четкое и рациональное распределение должностных обязанностей между сотрудниками, в основе которого лежит проектный принцип: каждый сотрудник ведет весь проект от начала и до конца, при необходимости возможна взаимозаменяемость. В тоже время отдельные виды работ в рамках проекта рациональнее сконцентрировать в рамках одной должностной позиции для сокращения разнообразия операций и процедур за счет действий технического характера и, как следствие, оптимизации организационных издержек.

2.3. Кадровое обеспечение процесса текущего ремонта дорог

Управление текущим ремонтом находится в ведении отдела благоустройства Комитета ЖКХ Администрации г.о. Сызрань.

Согласно штатному расписанию в Отделе благоустройства трудятся 2 главных специалиста и 5 ведущих специалистов, из них занимаются реализацией функции управления текущим ремонтом 2 специалиста – ведущий и главный.

Коэффициент сложности функции рассчитывается по формуле $K_c = (N_4 * 4 + N_3 * 3 + N_2 * 2 + N_1 * 1) / N_0$, где N_0 – общее количество документов, $N_4, 3, 2, 1$ – Количество документов соответствующего уровня сложности. К документам 1-го уровня сложности относятся журналы регистрации и учета; 2-го – графики, акты приема, ответы на обращения. К документам 3-го

уровня относятся отчеты, анализы, прогнозы и экспертиза документов; 4-го – разработка проектов постановлений, консультирование, согласование и т.д.

Рассчитаем трудоемкость выполняемых функций процесса текущего ремонта дорог. Для анализа возьмем комитет благоустройства г. о. Сызрань. В комитете благоустройства реализуется функция текущего ремонта дорог. Реализацией данной функции в комитете благоустройства занимаются сотрудники М.Ш. Ибрагимов и С.С. Назаров.

Коэффициент сложности функций Главного специалиста С.С. Назарова:
 $K_c = (4 * 4 + 6 * 3 + 17 * 2 + 4 * 1) / 32 = 2,2$

Коэффициент сложности функций Ведущего специалиста М.Ш. Ибрагимова:
 $K_c = (6 * 4 + 3 * 3 + 14 * 2 + 3 * 1) / 26 = 2,4$

Данные анализа трудоемкости отразим в таблице 5.

Таблица 5 - Трудоемкость выполняемых функций

Уровень сложности функции	Главный специалист С.С. Назаров	Ведущий специалист М. Ш. Ибрагимов
	Количество документов по выполняемой функции	
1	4	3
2	17	14
3	6	3
4	4	6
Коэффициент сложности	2,2	2,4

Исходя из данных, представленных в таблице 5, можно сделать следующий вывод: распределение функций носит нерациональный характер, т.к. коэффициент сложности выполняемых функций у главного специалиста меньше чем у ведущего.

2.4. Совершенствование процесса управления текущим и капитальным ремонтом дорог г. о. Сызрань на примере городского округа Самара

В г. о. Самара управление текущим и капитальным ремонтом сосредоточено в Департаменте городского хозяйства и экологии Администрации г. о. Самара. Ремонт дорог входит в компетенцию Управления развития, реконструкции и ремонта. Управление осуществляет функции заказчика по проектированию, реконструкции (за исключением реконструкции объектов капитального строительства, в том числе автомобильных дорог местного значения), капитальному ремонту, ремонту объектов благоустройства (автомобильные дороги местного значения с элементами их обустройства), проездов в границах городского округа Самара, мостов, путепроводов, объектов наружного освещения и иных объектов в пределах компетенции Управления[8].

Управлением текущим и капитальным ремонтом дорог находится в ведении Управление развития, реконструкции и ремонта, а именно управлением ремонтом занимается Отдел по работе с технической документацией и техническому надзору по реконструкции и ремонту элементов благоустройства Управления развития, реконструкции и ремонта. В управлении текущим и капитальным ремонтом задействованы: Заместитель руководителя Управления – Халиуллов Шамиль Талгатович, Начальник отдела – Красовская Татьяна Сергеевна, заместитель начальника отдела – Герман Сергей Сергеевич и ведущие специалисты – Зуров Сергей Александрович и Аскарлов Тимур Альбертович.

Рассчитаем трудоемкость выполняемых функций по процессу управления текущим и капитальным ремонтом дорог.

Коэффициент сложности функций Начальника отдела Т.С. Красовской:
 $K_c = (8 \cdot 4 + 5 \cdot 3 + 5 \cdot 2 + 1 \cdot 1) / 19 = 4,83$

Коэффициент сложности функций Заместителя начальника отдела С.С. Германа:
 $K_c = (4 \cdot 4 + 9 \cdot 3 + 8 \cdot 2 + 3 \cdot 1) / 24 = 2,58$

Коэффициент сложности функций Ведущего специалиста Т.А. Аскарлова:
 $K_c = (1 \cdot 4 + 3 \cdot 3 + 14 \cdot 2 + 5 \cdot 1) / 23 = 2$

Коэффициент сложности функций Ведущего специалиста С.А. Зурова:
 $K_c = (3 \cdot 4 + 5 \cdot 3 + 15 \cdot 2 + 5 \cdot 1) / 28 = 2,21$

Данные анализа трудоемкости отразим в таблице 6.

Таблица 6 - Трудоемкость выполняемых функций

Уровень сложности функции	Начальник отдела Т.С. Красовская	Заместитель начальника отдела С.С. Герман	Ведущий специалист Т.А. Аскарров	Ведущий специалист С.А. Зуров
	Количество документов по выполняемой функции			
1	1	3	5	5
2	5	8	14	15
3	5	9	3	5
4	8	4	1	3
Коэффициент сложности	4,83	2,58	2	2,21

По отношению к клиентам процесс является внешним, т.к. основным потребителем является население. Процесс является основным, т.к. цели, задачи и результаты связаны с вопросами местного значения. Уровень декомпозиции процесса – средний, так как является частью процесса Благоустройство. Также процесс является производственным, поскольку основными выходами являются услуги по ремонту дорог.

В сфере ремонта дорог отделом определены задачи и показатели, представленные в таблице 7.

Таблица 7 - Задачи и показатели текущего и капитального ремонта дорог

Процессы	Задачи	Показатели
1. Разработка и реализация муниципальных программ	Участие в формировании единой городской отраслевой политики для устойчивого функционирования отрасли благоустройства.	—
2. Формирование документов и подготовка технического задания для проведения ремонта дорожного фонда	Обеспечение организации работ по проектированию, реконструкции, ремонту и контролю объектов благоустройства городского округа Самара	1) Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения; 2) Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, отвечающих нормативным требованиям.
3. Осуществление текущей деятельности в сфере содержания и ремонта дорог	—	—
4. Работа с обращениями граждан	Участие в формировании заявок для размещения муниципальных заказов в пределах компетенции Отдела.	—

Процесс управления текущим и капитальным ремонтом дорог и придорожной инфраструктуры (далее – Процесс) включает в себя направления деятельности, представленные в таблице 7.

Первоочередным направлением деятельности Процесса является Разработка и реализация муниципальных программ. Задачей данной функции является Участие в формировании единой городской отраслевой политики для устойчивого функционирования отрасли благоустройства. Эта задача достигается путем привлечения бюджетных средств из вышестоящих бюджетов.

Следующей функцией Процесса является Формирование документов и подготовка технического задания для проведения ремонта дорожного фонда. Задача

этой функции – Обеспечение организации работ по проектированию, реконструкции, ремонту и контролю объектов благоустройства городского округа Самара. Задача может быть достигнута за счет строительства новых дорог, реконструкции существующей улично-дорожной сети и обновления дорожной инфраструктуры. Данная задача относится к управленческим и направлена на совершенствование внутренней среды организации. Успех её реализации достигается за счет скорости выполнения работ и соответствия нормативным актам в сфере строительства и ремонта дорог.

Основная функция по Процессу – Осуществление текущей деятельности в сфере содержания и ремонта дорог. Задача функции не определена.

Показателями задачи являются: 1) Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;

2) Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, отвечающих нормативным требованиям.

Еще одно из направлений деятельности по Процессу – Работа с обращениями граждан. Задача – Участие в формировании заявок для размещения муниципальных заказов в пределах компетенции Отдела. Основным смыслом данной задачи – участие жителей г.о. Самара в управлении ремонтом дорог путем выявления дорог, не отвечающих нормативным требованиям.

Далее нам необходимо представить декомпозицию Процесса. В процесс текущего и капитального ремонта дорог входят следующие подпроцессы: 1) Разработка и реализация муниципальных программ;

2) Формирование документов и подготовка технического задания для проведения ремонта дорожного фонда;

3) Осуществление текущей деятельности в сфере содержания и ремонта дорог;

4) Работа с обращениями граждан.

Декомпозиция процесса управления текущим и капитальным дорог в г.о. Самара представлена на рис. 2.

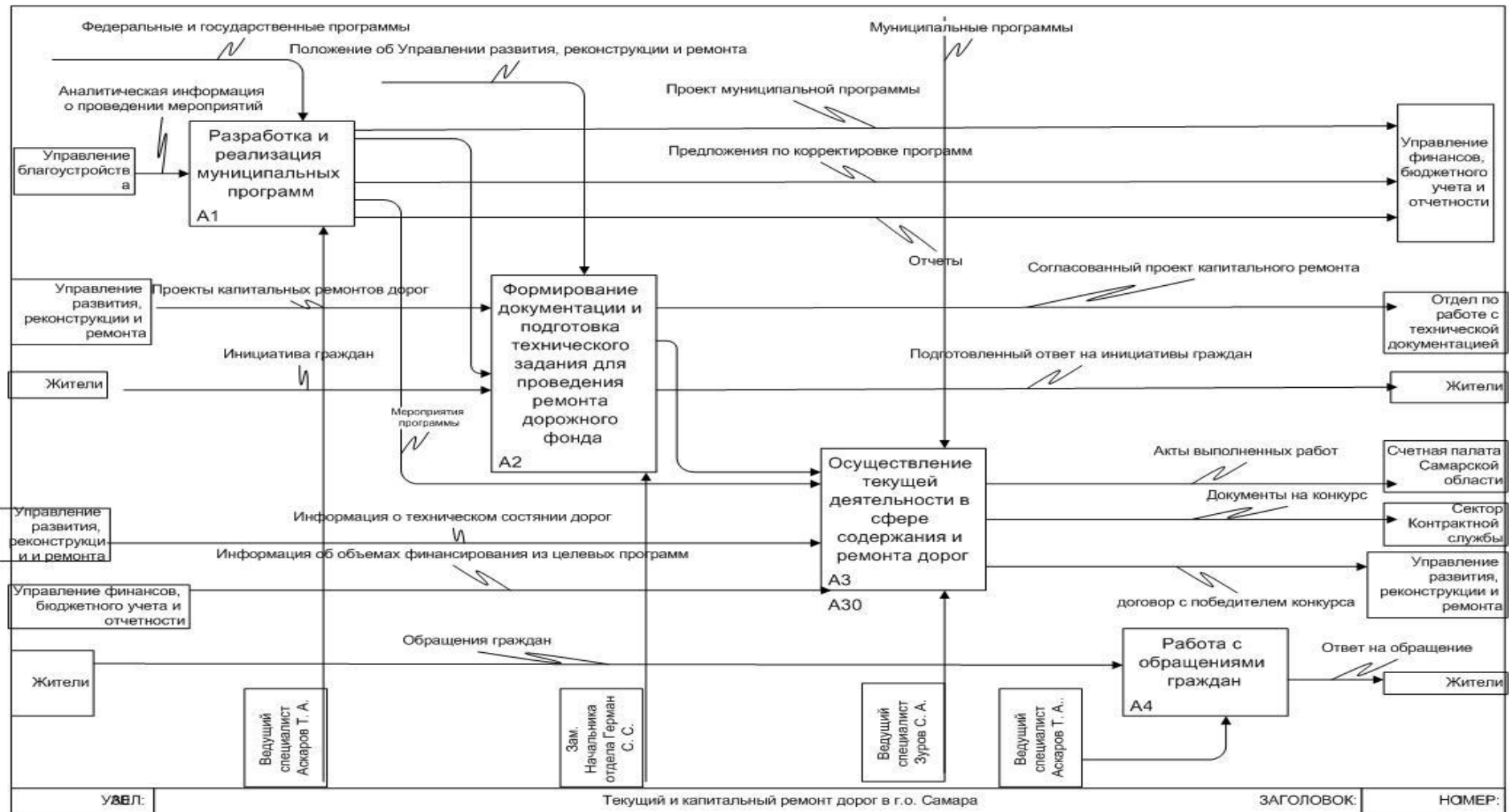


Рисунок 2 – Управление текущим и капитальным ремонтом в г.о. Самара

Проведя анализ управления ремонтом дорог в Департаменте городского хозяйства и экологии Администрации городского округа Самара, мы увидели, что сосредоточение текущего и капитального ремонта в ведении одного структурного подразделения Администрации положительно влияет не только на проведение работ по ремонту дорожного полотна, но и позволяет проводить своевременное и качественное обслуживание дорог, находящихся на гарантии. Также немаловажную роль играет и тот факт, что в Самаре управлением текущим и капитальным ремонтом заняты 5 сотрудников. Это позволяет оптимально распределить полномочия между сотрудниками и сохранить норму управляемости.

Таким образом, нами рекомендовано применение опыта Департамента городского хозяйства и экологии Администрации городского округа Самара в области управления ремонтом дорог в Комитете ЖКХ городского округа Сызрань.

Заключение

Выпускная квалификационная работа была посвящена оптимизации процесса управления капитальным и текущим ремонтом дорог на территории городского округа.

В процессе написания выпускной квалификационной работы были рассмотрены и изучены следующие вопросы:

1. Нормативно-правовая база органов местного самоуправления по ремонту дорожного фонда обеспечена на всех уровнях власти.

2. Текущий и капитальный ремонт в муниципальных образованиях реализуется в рамках целевых, региональных и муниципальных программ. В настоящий момент в рамках муниципальных программ в г.о. Самара отремонтировано около 60% дорог. Кроме того, муниципальные программы являются эффективным инструментом освоения бюджетных средств.

3. В ходе описания процесса управления текущим ремонтом дорог были выявлены задачи и функции процесса; была составлена схема процесса и определена проблема, которая состоит в том, что текущим и капитальным ремонтом дорог занимаются разные структурные подразделения Администрации.

4. Процессом управления текущим ремонтом дорог заняты 3 сотрудника отдела благоустройства Комитета ЖКХ Администрации г.о. Сызрань. Анализ кадрового обеспечения выявил проблему: распределение функций носит нерациональный характер, т.к. коэффициент сложности выполняемых функций у главного специалиста меньше чем у ведущего.

5. Комитету ЖКХ Администрации г.о. Сызрань было предложено оптимизировать процесс управления текущим и капитальным ремонтом по примеру г.о. Самара, а именно: сосредоточить управление капитальным ремонтом в рамках Комитета ЖКХ Администрации г.о. Сызрань по примеру Департамента городского хозяйства Администрации г.о. Самара.

Таким образом, необходимо сделать вывод о том, что цель выпускной квалификационной работы достигнута, все задачи решены.

Список использованной литературы

Нормативно-правовые акты

1. "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации": Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс»

2. "О безопасности дорожного движения": Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс»

3. "О Федеральной целевой программе "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)": Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 // СПС «КонсультантПлюс»

4. "Об утверждении государственной программы Самарской области "Развитие транспортной системы Самарской области (2014 - 2025 годы)": Постановление Правительства Самарской области от 27.11.2013 № 677 // СПС «КонсультантПлюс»

5. "Об утверждении Порядка содержания и ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения городского округа Самара": Постановление Администрации городского округа Самара от 28.01.2010 № 68 // СПС «КонсультантПлюс»

6. "Об утверждении муниципальной программы городского округа Самара "Модернизация и развитие автомобильных дорог общего пользования местного значения" на 2012-2018 годы": Постановление Администрации городского округа Самара от 24.08.2012 № 1167 // СПС «КонсультантПлюс»

7. «Об утверждении Положения о муниципальном контроле за обеспечением сохранности автомобильных дорог местного значения в границах городского округа Самара»: Постановление Администрации городского округа Самара от 5.04.2013 № 273 // СПС «КонсультантПлюс»

8. Положение об Управлении развития, реконструкции и ремонта Департамента городского хозяйства и экологии Администрации городского округа Самара от 17.09.2015 № 683.

9. Положение об Отделе по работе с технической документацией и техническому надзору по реконструкции и ремонту элементов благоустройства управления развития, реконструкции и ремонта Управления развития, реконструкции и ремонта Департамента городского хозяйства и экологии Администрации городского округа Самара от 17.09.2015 № 691.

10. Должностная инструкция ведущего специалиста отдела благоустройства Комитета Жилищно-коммунального хозяйства Администрации городского округа Сызрань от 24.06.2012 года № 1031.

Литература

11. Автомобильные дороги: безопасность, экологические проблемы, экономика (российско-германский опыт) / под ред. В.Н. Луканина, К.Х. Ленца. – М.: Логос, 2012. – 624 с.

12. Автомобильные дороги. Ремонт и содержание искусственных сооружений.- М., 2013. – 535 с.

13. Алферов В. И. Модели и методы распределения ресурсов при управлении проектами дорожного строительства: диссертация доктора технических наук. - Воронеж, 2011. – URL: <http://www.dslib.net/upravlenie-socsystem/modeli-i-metody-raspredeleNiija-resursov-pri-upravleNi-i-proektami-dorozhNogogo.html> (дата обращения: 17.04.2017)

14. Благоустройство территории муниципального образования: Методические рекомендации / Б. Б. Афанасьев, Л. Е. Бурда, В. И. Иванков, В. Н. Лисица, В. И. Псарев. – Новосибирск, 2015. – 104 с.

15. Блинкин М.Я., Сарычев А.В. Российские дороги и европейская цивилизация (материал публичных лекций). – URL: <http://www.polit.ru/lectures/2004/06/24/bli№ki№.html> (дата обращения: 13.04.2017)
16. Бугроменко В.Н. Дороги, которые мы выбираем (Полемиические заметки о транспортной политике России)// Автомобильные дороги, 2014, №4. – С. 24-26.
17. Девятова Н.С. Территориально-ориентированный подход к формированию государственной стратегии развития дорожной инфраструктуры региона: диссертация кандидата экономических наук. Иркутск, 2013. – 110 с.
18. Дорожные условия и безопасность движения: В.Ф. Бабков. – М.: Транспорт, 2012. – 271 с.
19. Инженерное благоустройство городских территорий и транспорт: Л. А. Филимоненко. – Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2013, - 59 с.
20. Карпов Б.Н. Основы строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог.- М.: Академия, 2011. – 128 с.
21. Левдиков В. И. Модели и методы управления ремонтом автомобильных дорог: дисс. Канд. тех. наук: 05.13.10. - Воронеж, 2005. - URL: <http://www.dslib.№et/upravle№ie-socsystem/modeli-i-metody-upravle№ija-remo№tom-avtomobil№yh-dorog.html> (дата обращения: 11.04.2017)
22. Ногай В.А. Экономика использования придорожных полос автомобильных дорог общего пользования// Дороги России XXI в., 2016, № 3. С. 75-76.
23. Определение экономической эффективности мероприятий по повышению безопасности дорожного движения: Е.П. Попова, М.А. Луковицкий. — М.: Изд-во МАДИ, 2011. — 96 с.
24. Оценка транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог: Я.Р. Мытько – Минск : ВУЗ-ЮНИТИ, 2011. - 250 с.
25. Ремонт и содержание дорог: справочная энциклопедия дорожника. Т. 2 / А.П. Васильев, Э.В. Дингес, М.С. Когендон и др.; под ред. А.П. Васильева. — М.: Информавтодор, 2004. — 507 с.

26. Справочник дорожного мастера: Строительство, эксплуатация и ремонт автомобильных дорог/ под ред. С.Г. Цупикова.- М., 2007 – 324 с.

Интернет-ресурсы

27. Информационно-правовая система «Консультант плюс». - URL: <http://base.consultant.ru>(дата обращения: 28.03.2017)

28. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Самарской области. - URL: http://www.gks.ru/scripts/db_int2/passport/table.aspx?opt=367040002012201320142015 (дата обращения: 28.03.2017)

29. Официальный сайт Администрации городского округа Самара. - URL: <http://samadm.ru/>(дата обращения: 29.04.2017)

30. Официальный сайт Департамента Городского хозяйства и экологии Администрации г.о. Самара - URL: <https://dbe-samara.ru>(дата обращения: 14.05.2017)

31. Официальный сайт Комитета Жилищно-коммунального хозяйства Администрации г.о. Сызрань. - URL: <http://kgkh.syzran.ru> (дата обращения: 11.04.2017)

32. Официальный сайт муниципального образования г.о. Сызрань. - URL: <http://adm.syzran.ru/>(дата обращения: 23.03.2017)

33. Электронная библиотека диссертаций. - URL: <http://www.dslib.net> (дата обращения: 28.03.2017)

34. Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. - URL: <http://docs.cntd.ru>(дата обращения: 28.03.2017)