**Государственная политика в области пассажирских перевозок**

Диплом

Содержание

Введение

Глава 1. Теоретические основы государственной политики в сфере обеспечения пассажирских транспортных перевозок

.1 Понятие и сущность пассажирского транспорта

.2 Состояние транспортной системы и РФ и пассажирских перевозок

.3 Государственное регулирование пассажирского транспорта в РФ

Глава 2. Анализ современного состояния и проблемы пассажирских перевозок (на примере городского пассажирского транспорта г. Пермь)

.1 Анализ регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом

.2 Методики управления качеством пассажирских перевозок в г. Перми

.3 Проблемы городского пассажирского транспорта

Глава 3. Совершенствование государственной политики в сфере управление пассажирскими перевозками городского пассажирского транспорта г. Перми

.1 Практические рекомендации по совершенствованию государственной политики в сфере обеспечения транспортных перевозок

.2 Экономическое обоснование разработанных рекомендаций

Заключение

Библиографический список

[**Написание на заказ курсовых, дипломов, диссертаций...**](http://учебники.информ2000.рф/napisat-diplom.shtml)

Введение

Актуальность данного исследования состоит в том, что в современных условиях сфера пассажирских перевозок в силу своей социальной значимости имеет двойственную природу государственно-рыночного регулирования: с одной стороны, государственные инструменты, такие как лицензирование, дотации, выплаты компенсационных расходов, а с другой - рыночные инструменты, такие как конкуренция между перевозчиками, сезонность спроса, покупательная способность населения, что актуализирует поиск механизмов оптимального сочетания данных инструментов.

Однако процессы децентрализации региональной транспортной системы привели к образованию функциональных «разрывов» и «перехлестов» стратегического планирования между федеральными, региональными, муниципальными уровнями и отдельными автотранспортными предприятиями.

Отрасль автомобильного транспорта одна из немногих, которая не имеет своего федерального агентства. Государственные инструменты регулирования через лицензирование охватывают лишь 15 % хозяйствующих субъектов данной отрасли, большинство из которых являются представителями малого и среднего бизнеса.

Действие конкурентных сил на рынке транспортных услуг пассажирских перевозок приводит к значительной дифференциации перевозчиков, неравномерности транспортных возможностей населения на региональном и муниципальном уровне, а также к снижению безопасности предоставляемых транспортных услуг.

В итоге на каждом «этаже» транспортной системы пассажирских перевозок возникает управленческая несогласованность между различными видами и уровнями планирования, ведущая к «снижению» эффективности функционирования транспортной системы пассажирских перевозок и автотранспортных предприятий, сокращающих гибкость, адаптивность и комплексность их реагирования на изменения внешней среды, что в конечном счете влияет на качество обслуживания пассажиров.

Объект исследования - МБУ «Гортранс»

Предмет исследования - пассажирские перевозки.

Цель исследования: На основе результатов анализа государственной политики в сфере обеспечения пассажирских транспортных перевозок городского пассажирского транспорта выявить следующие проблемы и разработать практические рекомендации по совершенствованию государственной политики по пассажирских транспортных перевозок.

Задачи исследования:

. Изучить теоретические основы государственной политики в сфере обеспечения пассажирских транспортных перевозок.

. проанализировать государственную политику в сфере обеспечения пассажирских транспортных перевозок.

. практические рекомендации направленных на совершенствование государственной политики в сфере обеспечения пассажирских транспортных перевозок.

Методологической основой при написании данной работы явились труды (Кo‬злo‬вой‬ Т.С., Лo‬жки‬на В. Н., Мa‬ши‬на В.В., Пo‬лякo‬вaой И., Си‬рo‬тки‬ной‬ А. В., Юренкo‬вой‬ О.С. и др.) и зарубежных (Kibalov, E. B, Nekhoroshkov, V. P) ученых по проблемам транспортных перевозок.

Глава 1. Теоретические основы государственной политики в сфере обеспечения пассажирских транспортных перевозок

.1 Понятие и сущность пассажирского транспорта

Пассажирский транспорт общего пользования обеспечивает около 85% трудовых и бытовых поездок населения в городском и пригородном сообщении и является важнейшей составной частью городской инфраструктуры.

За годы перехода к рыночным отношениям состояние основных фондов городского транспорта значительно ухудшилось. Проблема обновления парка подвижного состава пассажирских автотранспортных предприятий с каждым годом становится все более острой. В настоящее время около 60% автобусов выработали нормативный срок службы и подлежат списанию. 71,4% трамвайных вагонов, 64,8% троллейбусов также эксплуатируются сверх нормативного срока. Все это не может не отражаться на качестве пассажирских перевозок. Частные инвестиции в необходимом объеме не приходят в социальный сектор пассажирского транспорта из-за несовершенства нормативно-правовой базы и высоких рисков. Хотя нельзя не отметить, что первые шаги по улучшению ситуации уже делаются - создаются транспортные предприятия на принципах государственно-частного партнерства.

Так, например, в 2009 году в Омске создано акционерное общество совместно с компанией «Русские автобусы», 51% акций которого принадлежит муниципалитету. В Туле создано ООО «Тулапассажиртранс» на базе предприятия троллейбусного транспорта под полным контролем городской администрации. Уставной капитал распределен поровну: 50% принадлежит городу, 50% - ООО «Тулапассажиртранс». По аналогичной схеме создаются предприятия на базах городского электротранспорта в Новороссийске, Астрахани, Владимире. Мировой опыт показывает, что пассажирский транспорт является особым видом экономической деятельности, сферой государственно-частного партнерства в предоставлении социально значимых услуг. В большинстве стран действует специальный правовой режим, который предусматривает замену неограниченной конкуренции на рынке конкуренцией за рынок на основе конкурсного отбора перевозчиков. Такая система позволяет упорядочить обслуживание пассажиров, обеспечить качество и безопасность перевозок, эффективно использовать средства бюджетной поддержки, а также значительно повысить привлекательность данного вида деятельности для частных предпринимателей.

В настоящее время реформа общественного транспорта, проводимая с соблюдением интересов населения, является единственно возможным практическим ответом на создавшуюся проблемную ситуацию. Это мнение учтено в «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года», одобренной президентом, Государственным советом и Правительством Российской Федерации и утвержденной приказом Минтранса. Реформа направлена на создание устойчиво функционирующей, эффективной и доступной для большинства слоев населения системы городского и пригородного пассажирского транспорта. В соответствии с «Транспортной стратегией…» реформа осуществляется на основе следующих принципов: закрепление муниципальной ответственности и полномочий по планированию и управлению маршрутной сетью; свобода выбора региональными или местными органами исполнительной власти модели реформирования; постепенное выравнивание уровней транспортной обеспеченности городов на основе сближения социальных стандартов транспортного обслуживания населения; поддержка реформ за счет средств федерального бюджета по принципу «федеральные субсидии и гранты в обмен на реформы»; развитие конкуренции на рынке при условии свободы выбора конкурентной модели; разделение управления системой общественного транспорта и непосредственного выполнения перевозок. Безопасное функционирование автотранспорта также остается острой проблемой.

Основными причинами ДТП являются недостатки в организации профилактической работы с участниками дорожного движения, низкий уровень профилактики нарушений ПДД и контроля за деятельностью субъектов транспортно-дорожного комплекса, а также несоответствие улично-дорожной сети населенных пунктов требованиям безопасности дорожного движения.

Пассажирские перевозки - перемещение людей и багажа средствами транспорта. Современный пассажирский транспорт обеспечивает перевозки людей, их ручной клади и багажа в различных видах сообщения. Перевозки людей могут выполняться как на профессиональной основе, так и самостоятельно в личных целях.

Профессиональные перевозки могут быть коммерческими и некоммерческими. Первые выполняются с целью получения экономического результата и классифицируются на перевозки транспортом общего пользования и технологические перевозки. Некоммерческие пассажирские перевозки выполняются лицами с целью удовлетворения личных, как правило бытовых, потребителей. К данной группе также относят перевозки военнослужащих, милиционеров и представителей других категорий и организаций, выполняемые в интересах государственной службы.

Пассажирские перевозки имеют большое социальное значение, т.к. удовлетворяют важнейшую человеческую потребность- потребность в перемещении. Транспортный рынок представляет пассажирам услуги различных видов транспорта, которые, как правило, неравноценны не только по стоимости, но и по скорости и комфорту. На выбор пассажиром вида транспорта оказывают влияние не только экономические, но и качественные характеристики. Поэтому при анализе пассажирских перевозок надо учитывать не только экономику перевозок, но и качество транспортного обслуживания, социальные, бытовые, демографические, производственные и др. факторы.

Пассажирские перевозки ярко характеризуют каждый вид транспорта, так как пассажиры исходя из своих соображений по-разному оценивают как достоинства, так и недостатки каждого его вида. Рынок пассажирских перевозок характеризуется более сильной конкуренцией между видами транспорта, чем рынок грузовых перевозок. Перевозки пассажиров осуществляются в международном, междугородном, пригородном и внутригородском сообщениях. Все пассажирские перевозки можно также укрупнено поделить на внегородские и городские. Поток пассажиров в городах примерно в 15 раз превышает поток пассажиров на магистральных видах транспорта. Городские пассажирские перевозки выполняются в РФ всеми видами современного транспорта: автобусный, троллейбусный, трамвайный, метро, такси, железнодорожный, водный.

В последние годы возросли перевозки частным транспортом. Ухудшение материального положения населения в последнее десятилетие привело к тому, что объем пассажирских перевозок в нашей стране снижался на всех видах транспорта за исключением воздушного. Произошли определенные изменения в распределении объемов перевозок пассажиров и пассажирооборота между видами транспорта. По числу перевезенных пассажиров первое место в стране занимает автомобильный транспорт. Однако абсолютные размеры перевозок автомобильным транспортом также снизились.

Важное место в пассажирских перевозках занимает воздушный транспорт. Его доля в структуре перевозок пассажиров невелика, однако, в перспективе, на огромных пространствах РФ, объемы перевозок пассажиров на дальние расстояния воздушным транспортом должны значительно возрасти. На пассажирские перевозки речным и морским приходится относительно небольшая доля- 1%. Суда морского флота в большей мере используются для туристических путешествий, для отдыха и экскурсий. Речные суда, в частности на подводных крыльях, широко используются для перевозок пассажиров в Поволжском, Северо-Западном и других районах страны. Можно надеяться, что в перспективе утраченные позиции по перевозкам пассажиров этими видами транспорта будут восстановлены, так как наша страна располагает водными магистралями большой протяженности, пригодными для судоходства. Количество пассажиров следующих на транспорте в определенном направлении принято называть пассажиропотоком.

Пассажиропотоки характеризуются размерами, пунктами зарождения и погашения. Пассажиропотоки могут быть постоянными или переменными, одно- и двусторонними, равномерными и неравномерными, периодически возникающими и прекращающимися. Изучение характера колебания пассажиропотоков в пространстве и времени дает возможность установить их количественное изменение по часам суток, дням недели, месяцам года и протяженности маршрутов, вскрыть основные факторы, влияющие на формирование пассажиропотоков как по всей транспортной сети, так и по каждому маршруту в отдельности.

Систематическое изучение пассажиропотоков позволяет выявить основные закономерности их колебания для последующего использования результатов изучения при организации пассажирских перевозок. Для получения фактических данных о колебаниях пассажиропотоков периодически проводятся их обследования. Наиболее распространенные методы обследования пассажиропотоков - анкетный, талонный, счетно-натурный (табличный), визуальный и автоматический с использованием ЭВМ. В пассажиропотоках европейской части страны значительна доля ж.-д. перевозок. Степень развития этих перевозок обусловлена плотностью населения и густотой путей сообщений. Наиболее высоки эти показатели в центральных и южных районах РФ и минимальны в северных и восточных. Основную роль во внегородских перевозках пассажиров играют южное меридиональное (от Санкт-Петербурга через Москву на Северный Кавказ) и восточное широтное (от Москвы через Поволжье, Урал, Сибирь на Дальний Восток) направления. В первом много пассажиров, едущих от начального до конечного пункта (напр. от Москвы до Ростова-на-Дону далее к Сочи), во втором преобладают пассажиры, едущие на сравнительно короткие расстояния (напр. от Москвы до Казани, от Казани до Перми и Екатеринбурга, от Екатеринбурга до Кургана и т.д.). Существенны пассажиропотоки на направлениях Москва-Среднее Поволжье-Казахстан- Средняя Азия, Москва-Киев-Одесса и Москва-Минск-Брест. Наиболее крупные ж.-д. узлы, отправляющие и принимающие большое количество пассажиров- узлы в г. Москва, Санкт-Петербург, Новосибирск, Ростов-на-Дону, Самара, Нижний Новгород. На их долю приходится более 2/3 отправления пассажиров ж.-д. транспортом.

Распределение пригородных перевозок пассажиров по территории РФ определяется расположением крупных городов. Основной объем таких перевозок приходится на пригородные зоны Москвы, Санкт- Петербурга, Самары, Екатеринбурга и др. Значительно большие объемы пригородных перевозок пассажиров обслуживает автомобильный транспорт, в т.ч. и на параллельных с ж.д. маршрутах. В восточных районах РФ пригородные ж.-д. перевозки сравнительно невелики. Основная их часть осуществляет автомобильный транспорт. Один из показателей, характеризующий уровень развития пассажирских перевозок- подвижность нас.

Пассажиры осуществляют поездки с разнообразными целями, которые следует учитывать при анализе размеров и структуры пассажиропотоков. По целям поездок обычно выделяют трудовые и культурно-бытовые передвижения пассажиров. В последние годы произошли значительные изменения географии пассажиропотоков, их размеров и распределения по видам транспорта. Отправление пассажиров в междугородном сообщении снизилось. Часть пассажиропотоков в связи с резким повышением тарифов переключилась с воздушного на ж.-д. транспорт, что привело к росту средней дальности пассажирских перевозок на ж.д.

Организация пассажирских перевозок осуществляется на основе прогнозирования и статистических законов изменения пассажиропотоков во времени. В эксплуатационной работе руководствуются перспективами, годовыми и оперативными планами пассажирских перевозок, в которых устанавливаются объемы пассажирских перевозок по числу отправленных пассажиров, по видам сообщений, по числу перевезенных пассажиров, пассажирообороту и средней дальности поездки одного пассажира. Существенную роль в организации пассажирских перевозок играют специализированные обследования потоков пассажиров по отдельным узлам и направлениям.

транспортный автомобильный городской пассажирский

1.2 Состояние транспортной системы и РФ и пассажирских перевозок

В настоящее время российская экономика оказалась перед системным вызовом, характер и качество которого определяются сочетанием 3 фундаментальных факторов.

Первым фактором является усиление глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг и капитала. Началась структурная перестройка мирового хозяйства, связанная с изменением баланса между экономическими центрами, возрастанием роли региональных экономических союзов и ожидаемым распространением новых технологий. Это влечет за собой изменение национальных и мировых грузо- и пассажиропотоков, рост требований к качеству транспортного обслуживания, обеспечению безопасности и устойчивости транспортной системы, необходимость существенного повышения конкурентоспособности российской транспортной системы, что особенно важно в связи с вступлением Российской Федерации во Всемирную торговую организацию.

Вторым фактором является возрастание роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии. Уровень конкурентоспособности современной инновационной экономики все в большей степени определяется качеством профессиональных кадров. Это в полной мере относится и к транспорту как отрасли, идущей по пути инновационного развития. Потребуется существенное улучшение доступности и качества транспортных услуг для населения. При этом будут обеспечены рост производительности труда и улучшение использования трудовых ресурсов в транспортном комплексе, которые станут важнейшими факторами снижения транспортных издержек и повышения конкурентоспособности транспортного комплекса России на мировом рынке.

Третьим фактором является исчерпание источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на интенсивном наращивании топливного и сырьевого экспорта, усиление приоритета мер инновационного характера и мер по обеспечению глубокой переработки сырья, что требует повышения мобильности населения, грузов, услуг и капитала.

Одновременно в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. Сегодняшние объемные и качественные характеристики транспорта, особенно его инфраструктуры, не позволяют в полной мере и эффективно решать задачи растущей экономики, в том числе задачи удовлетворения спроса инновационного сектора на высококачественные транспортно-логистические услуги.

Все это требует от российского транспорта существенной перестройки.

Предыдущие стратегические документы в области транспорта были разработаны в условиях перехода к стратегии экономического роста.

При переходе к интенсивному, инновационному и социально ориентированному типу развития требуется принятие адекватных стратегических решений по развитию транспортного комплекса на долгосрочную перспективу.

На новом этапе необходимо сформировать активную позицию государства по созданию условий для социально-экономического развития, прежде всего в целях повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли. При этом транспорт как системообразующий элемент экономики и генератор инвестиционного и инновационного спроса на продукцию должен рассматриваться в качестве самостоятельной точки роста экономики.

Выбор направлений развития транспортной системы базируется на прогнозе долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года, бюджетных посланиях Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации, Сценарных условиях долгосрочного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года, законодательных и иных нормативных правовых актах в области обороны и национальной безопасности Российской Федерации. При этом учитывается вступление Российской Федерации во Всемирную торговую организацию, принимаются во внимание стратегические документы, определяющие перспективные направления развития экономики и социальной сферы регионов России, отраслей экономики, транспортной системы страны в целом и отдельных видов транспорта, перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры, перспективы международной транспортной интеграции, прежде всего в рамках Содружества Независимых Государств, Евразийского экономического сообщества и Единого экономического пространства Российской Федерации, Республики Белоруссия и Республики Казахстан, а также опыт развития транспортных систем в странах с быстро развивающейся экономикой (Китай, Бразилия, Индия и ЮАР).

При разработке Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (далее - Транспортная стратегия) учтены Стратегия инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года, Энергетическая стратегия России на период до 2030 года, Долгосрочная программа развития угольной промышленности России на период до 2030 года, Стратегия развития металлургической промышленности России на период до 2020 года, Стратегия развития химической и нефтехимической промышленности России на период до 2015 года, Стратегия развития тяжелого машиностроения на период до 2020 года, Стратегия развития промышленности строительных материалов и индустриального домостроения на период до 2020 года, Стратегия развития лесного комплекса Российской Федерации на период до 2020 года, Государственная программа развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2013-2020 годы, Стратегия социально-экономического развития Центрального федерального округа на период до 2020 года, Стратегия социально-экономического развития Северо-Кавказского федерального округа до 2025 года, Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года, Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года, Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу, Стратегия развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2011-2014 годах и на период до 2015 года, Стратегия развития авиационной промышленности на период до 2015 года и Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года.

При формировании приоритетных направлений развития транспортной системы России учтен опыт разработки и реализации стратегических документов и инициатив в области развития транспорта за рубежом.

В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры.

Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему.

Выгодное географическое положение позволяет России получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в том числе от осуществления транзитных перевозок по своим коммуникациям.

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии страны. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Транспорт играет важную роль в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного потенциала. Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность развития производства, бизнеса и социальной сферы.

Роль транспорта в социально-экономическом развитии страны определяется рядом объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания.

Географическая и технологическая доступность транспортных услуг определяет возможности территориального развития экономики и социальной сферы. Доступность транспортных услуг и их объем определяют полноту реализации экономических связей внутри страны и за ее пределами, а также возможность перемещения всех слоев населения для удовлетворения производственных и социальных потребностей.

Стоимостные характеристики перевозок любой продукции (транспортный тариф) отражаются непосредственно на ее конечной цене, прибавляются к затратам на производство, влияют на конкурентоспособность продукции и зону ее сбыта. Стоимость перевозок в пассажирском сообщении определяет доступность транспортных услуг и уровень транспортной подвижности (мобильности) населения. Повышение мобильности имеет не только большое социальное, но и экономическое значение.

Высокий уровень транспортного обслуживания определяется скоростью, своевременностью, предсказуемостью, ритмичностью, безопасностью и экологичностью функционирования транспортной системы.

Скорость транспортного сообщения влияет на эффективность экономических связей и подвижность населения. Увеличение скорости доставки грузов и пассажиров дает ощутимый экономический и социальный эффект. При перевозке грузов он выражается в высвобождении оборотных средств предприятий, а при перевозке пассажиров - в высвобождении времени людей, которое может быть использовано на другие цели.

Удешевление и ускорение перевозок на магистральных видах транспорта позволят сблизить удаленные друг от друга регионы страны, повысить качество жизни населения и уровень деловой активности, укрепить территориальное единство страны и создать более благоприятные условия для реализации потенциальных экономических и социальных возможностей каждого российского региона.

Своевременность (предсказуемость, регулярность и ритмичность) транспортного обслуживания в грузовом и пассажирском сообщениях имеет большое экономическое значение. В грузовом сообщении, например, от своевременности транспортного обслуживания зависят величина страховых запасов продукции на складах грузополучателей, необходимых для поддержания непрерывности производства и снабжения населения, объем необходимых оборотных средств и затраты на хранение грузов.

Важную роль в социально-экономическом развитии страны играет безопасность и экологичность транспортной системы.

Роль транспорта в обеспечении обороноспособности и национальной безопасности России обусловлена ростом требований к мобильности Вооруженных Сил Российской Федерации. Безопасность транспортной системы определяется эффективной работой аварийно-спасательных служб, подразделений гражданской обороны, специальных служб и правоохранительных органов, в результате которой создаются условия повышения общенациональной безопасности и снижения рисков, связанных с террористическими актами.

В условиях усиления внимания общества к экологическим факторам снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду имеет большое социальное значение и может оказать значительное влияние на развитие крупных агломераций.

Таким образом, транспорт является одной из крупнейших системообразующих отраслей, имеющих тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы. По мере дальнейшего развития страны, расширения ее внутренних и внешних транспортно-экономических связей, роста объемов производства и повышения уровня жизни населения значение транспорта и его роль как системообразующего фактора будут только возрастать.

В этих условиях формирование стратегических направлений развития транспорта должно осуществляться на базе всестороннего анализа современного состояния и проблем развития транспортной системы в тесной взаимосвязи с общими направлениями и масштабами социально-экономического развития страны, а также с глобальными общемировыми стратегическими тенденциями в экономике.

В России в последние годы проводилась модернизация транспортной инфраструктуры, что позволило удовлетворить имевшийся спрос на пассажирские и грузовые перевозки и создать определенный задел для дальнейшего развития.

Россия располагает всеми современными видами транспорта, размещение и структура ее транспортных коммуникаций в целом отвечают современным внутренним и внешним транспортно-экономическим связям страны, но нуждаются в совершенствовании.

Недостаточный уровень безопасности перевозок грузов и пассажиров отечественными транспортными компаниями негативно влияет на их конкурентоспособность на международном рынке транспортных услуг.

Автомобильный транспорт является основным загрязнителем воздушного бассейна крупных городов (до 80 процентов общих выбросов), его доля в общих выбросах по стране составляет 40 процентов.

Современное состояние и возможности транспортной системы в области обеспечения военной безопасности России свидетельствуют о том, что наиболее сложный период в ее развитии завершен. Однако сохраняется ряд существенных проблем. Потребности обороны страны при разработке современных типов транспортных средств, строительстве новых и реконструкции имеющихся транспортных коммуникаций, относящихся к объектам инфраструктуры двойного назначения, учитываются недостаточно. Отрицательное влияние оказывают недостаточная пропускная и провозная способность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, неразвитость железнодорожной и автодорожной сетей на севере и востоке страны, а также в ряде приграничных регионов, прохождение основных транспортных коммуникаций на востоке страны вблизи государственной границы Российской Федерации. В недостаточной степени решаются задачи подготовки и поддержания в исправном состоянии временных перегрузочных районов и запасных морских перегрузочных районов, а также обеспечения мобилизационной подготовки транспорта.

Обновление существующего и закупка нового железнодорожного подвижного состава (железнодорожных платформ) для перевозки военной (колесной и гусеничной) техники, необходимого как в мирное, так и в военное время, осуществляется недостаточными темпами.

Растут ресурсоемкость перевозок и транспортные издержки экономики. Рост себестоимости перевозок, в свою очередь, обусловливает повышение транспортных тарифов.

Из-за нехватки и неудовлетворительного состояния подвижного состава закрыты многие городские и междугородные автобусные маршруты, снизилась частота движения автобусов. Вследствие убыточности перевозок и недостаточности мер государственной поддержки закрыты многие воздушные линии и часть речных пассажирских маршрутов, что ведет к удовлетворению спроса населения на перевозки не в полном объеме.

Сложность финансового состояния, связанного с транспортом, усугубляется опережающими темпами роста цен на потребляемые им ресурсы. Уровень доходной ставки по перевозкам особенно стал отставать от роста цен на ресурсы после принятия Правительством Российской Федерации решений о сдерживании индексации железнодорожных тарифов без распространения аналогичного порядка на отрасли, поставляющие материально-технические ресурсы в целях развития транспорта.

Несмотря на многократное повышение тарифов на перевозки пассажиров и грузов, финансовое положение транспортных предприятий не удалось нормализовать. Перевозки пассажиров во внутреннем сообщении на всех видах транспорта (за исключением междугородных автобусных перевозок и межрегиональных авиаперевозок) убыточны, а рентабельность видов транспорта по перевозкам грузов минимальна. Доля убыточных крупных и средних предприятий в 2011 году составила 42 процента. Со стороны клиентуры возрастает также дебиторская задолженность перед организациями транспорта.

Основными причинами низкой рентабельности и убыточности перевозок являются недостаточная производительность труда, устаревшие транспортные технологии, высокие издержки на ремонт инфраструктуры и подвижного состава, а также отставание роста доходных ставок от роста цен на потребляемые транспортом топливо, электроэнергию, материалы и технические средства. Выделяемые бюджетные субсидии пока полностью не покрывают потери в доходах транспортных компаний, возникающие в результате государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров.

В транспортной отрасли усиливается дефицит квалифицированных профессиональных кадров.

Еще одной важной проблемой является недостаточный уровень конкурентоспособности отечественных компаний и всей транспортной системы России в целом на мировом рынке транспортных услуг. Это обусловлено как указанными проблемами, так и недостаточными возможностями отечественных транспортных организаций конкурировать на мировом рынке, в том числе эффективно использовать геополитические преимущества России при транзитных международных перевозках. В 2011 году сальдо внешней торговли России в сфере транспортных услуг стало отрицательным.

Технические и технологические параметры международных транспортных коридоров не обеспечивают их конкурентоспособность на международном рынке.

Интеграция в мировой и региональные рынки транспортных услуг будет означать усиление конкуренции, расширение доступа на российский рынок зарубежных перевозчиков, снятие административных и тарифных барьеров, а также приведет к осложнению положения отечественных транспортных компаний.

Анализ мировых тенденций развития транспорта показывает, что ни одна страна не способна контролировать риски собственной экономики, не имея сильных транспортных позиций.

Мировые тенденции в развитии транспорта свидетельствуют, что:

. закончен период протекции по отношению к видам транспорта и перевозчикам. Усилия большинства стран направлены на повышение конкурентоспособности транспорта и отказ от системы квот, а также от тарифных и других ограничений. Их заменяет гармонизация транспортного законодательства;

. рынок транспортных услуг стал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики стали интегрироваться. Это привело к развитию транспортной инфраструктуры нового типа - транспортно-логистическим и товаротранспортным комплексам, которые образовали объединенную систему взаимодействия;

. транспортные центры стали управляющими элементами системы, что позволило оптимизировать цену перевозки на всем пути следования. Это привело к переходу точки прибыльности от процессов физической перевозки в область транспортно-логистических услуг. Понятие транспортных коридоров трансформировалось. Из совокупности маршрутов они превратились в систему управляющих центров перевозок и транспортных узлов, которые постепенно приобрели функции управления тарифной политикой;

. качество транспортных услуг и конкурентоспособность достигли высокого уровня развития. В сегментах транспортного рынка, услуги которых имеют спрос, конкуренция перешагнула стадию соревнования за качество транспортных услуг, которое гарантировано. Борьба носит ценовой характер. На этом фоне усиливаются требования к экологичности транспорта. Отсюда стремление поддерживать приемлемую долю транспортной составляющей в конечной цене продукции при соблюдении жестких норм по экологии и безопасности.

Для российской транспортной системы эти уровни развития пока не достижимы. Необходимо стимулирование поэтапного повышения качества транспортных услуг, интеграции технологий транспортного обслуживания, повышения конкурентоспособности перевозчиков и операторов транспортных узлов. Вслед за этим можно ожидать оптимизации ценовой доступности транспортных услуг. В качестве ограничений должны выступать заданные уровни безопасности и экологичности транспорта.

Основные общесистемные проблемы развития транспортной отрасли Российской Федерации состоят в следующем:

. наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры;

. недостаточный уровень доступности транспортных услуг и мобильности населения;

. недостаточно высокое качество транспортных услуг;

. низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала;

. недостаточный уровень обеспечения транспортной безопасности;

. усиление негативного влияния транспорта на экологию.

Таким образом, в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. Необходима обновленная долгосрочная стратегия, которая определяет основные стратегические направления и целевые ориентиры развития транспортной системы на период до 2030 года.

1.3 Государственное регулирование пассажирского транспорта в РФ

Не секрет, что главный закон в российском законодательстве - это Конституция РФ, положения которой не должен нарушать ни один нормативный акт. Она устанавливает общие принципы правового регулирования в государстве, которые реализуются различными документами действующей нормативной базы российского законодательства. Среди них выделим Кодексы (Гражданский, Налоговый, Трудовой, об административных правонарушениях и т.д.), занимающие следующую ступень правового регулирования. В Кодексах более конкретно прописаны ключевые моменты в той или иной области права. Однако все правовые вопросы в объеме нескольких десятков Кодексов урегулировать невозможно - это проще сделать с помощью законов и подзаконных актов.

Для сферы транспортных услуг основополагающим документом практического применения можно считать Устав автомобильного транспорта. Он регулирует отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, которые являются частью транспортной системы РФ. Устав определяет общие условия перевозок пассажиров и багажа, грузов автобусами, легковыми автомобилями, а также условия предоставления услуг пассажирам, перевозчикам, фрахтовщикам на объектах транспортных инфраструктур. К отношениям, связанным с перевозками пассажиров и багажа, грузов для личных, семейных, домашних или иных не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности нужд, также применяются положения Закона о защите прав потребителей.

Кроме названных Законов, транспортные компании руководствуются другими правовыми актами такого же уровня, но из других областей правоотношений, в частности Федеральными законами:

. от 09.02.2011 N 16-ФЗ "О транспортной безопасности";

. от 30.06.2003 N 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности";

. от 08.08.2001 N 128-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности";

. от 25.04.2002 N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств".

Во исполнение перечисленных Законов приняты подзаконные нормативные акты. К таким документам относятся нормативные акты Правительства РФ, финансового ведомства, региональных и местных органов власти. Разобраться во всем многообразии нормативной базы непросто, но мы попробуем это сделать с позиции финансового работника транспортного предприятия. Условно разделим законодательство, имеющее отношение к транспортному обслуживанию, на несколько разделов по сферам применения, а начнем с нормативной базы отраслевого "транспортного" законодательства.

Основные отраслевые нормы в сфере перевозок, как это ни кажется странным, заложены в Гражданском кодексе, в частности, правовому регулированию перевозок посвящена отдельная гл. 40. На основании норм гражданского законодательства процесс перевозки определяется транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними нормативными актами (правилами перевозок).

В Уставе автомобильного транспорта выделены два основных направления в сфере оказания транспортных услуг: перевозка грузов и перевозка пассажиров (багажа). При этом пассажирские перевозки подразделяются на регулярные перевозки пассажиров и багажа, перевозки пассажиров и багажа по заказам, перевозки пассажиров и багажа легковым такси. На основании Устава разрабатывает и утверждает соответствующие правила перевозок Правительство РФ. При этом остаются в силе действующие документы Минтранса, применяемые в части, не противоречащей Уставу и более поздним принятым нормативным актам.

В частности, в гл. 41 ГК РФ заложены нормы смежного с перевозками вида деятельности - оказания услуг транспортной экспедиции. Помимо названного ранее Закона о транспортно-экспедиционной деятельности экспедиторы и транспортные компании, занимающиеся этим видом бизнеса, руководствуются Правилами транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 08.09.2010 N 554. Здесь же можно добавить, что Приказом Минтранса России от 11.02.2012 N 23 утверждены Порядок оформления и формы экспедиторских документов, рекомендованные к использованию в транспортной экспедиции.

В сфере лицензирования автомобильных перевозок уже несколько лет ситуация не меняется. Лицензированию подлежат перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя). Это закреплено в Законе о лицензировании отдельных видов деятельности, во исполнение которого Правительством РФ утверждено Положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом. К данному документу есть несколько приложений:

. Приказ Ространснадзора от 07.08.2011 N ГК-549фс "Об утверждении формы приложения к лицензии";

. Приказ Минтранса России от 18.12.2010 N 153 "Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по исполнению государственной функции по лицензированию деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)";

. Приказ Минтранса России от 24.07.1997 N 82 "Об утверждении Порядка осуществления лицензионными органами контроля за соблюдением условий, предусмотренных в лицензиях на перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации, а также в международном сообщении" (применяется в части, не противоречащей действующим актам).

Предоставление лицензии (отказ в предоставлении лицензии), продление срока ее действия, переоформление лицензии, приостановление или возобновление ее действия и аннулирование лицензии осуществляются в порядке, установленном Законом "О лицензировании отдельных видов деятельности".

За предоставление лицензии с пассажирского перевозчика взимается плата (государственная пошлина), размер которой фиксирован на федеральном уровне (ст. 333.33 НК РФ). В случае несанкционированного взимания денежных средств с лицензиатов им следует обращаться в правоохранительные органы, на что обращено внимание в Письме Минэкономразвития России от 09.02.2013 N Д05-648.

Международным договором РФ является международное соглашение, заключенное РФ с иностранным государством либо с международной организацией в письменной форме и регулируемое международным правом, независимо от того, содержится ли такое соглашение в одном документе или в нескольких связанных между собой документах.

Если к отношениям сторон по договору перевозки не применяется международный договор РФ и стороны не договорятся о том, право какой стороны подлежит применению к договору на перевозку в международном сообщении, используется право страны, с которой договор наиболее тесно связан. Как правило, это определяется местом жительства или основным местом деятельности стороны, исполняющей договор. По договорам перевозки такой стороной, очевидно, является перевозчик (ст. 1211 ГК РФ), который может исходить из норм правового законодательства своей страны.

В России международные перевозки регулируются Федеральным законом от 24.07.1998 N 127-ФЗ "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения". Он определяет правовые основы мер по усилению государственного контроля за соблюдением порядка осуществления международных автомобильных перевозок по территории РФ грузовыми транспортными средствами или автобусами, принадлежащими как российским, так и иностранным перевозчикам.

В завершение обзора международного правового регулирования стоит упомянуть о Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, заключенной в Женеве 14.11.1975. Совместным документом Минтранса и ГТК России Приказом от 01.09.1999 N 61/591 - введено Положение о порядке допуска российских перевозчиков к процедуре МДП. Перевозчикам грузов в международном сообщении нужно учитывать положения данных документов, регулирующих таможенные отношения, так как Положение, равно как и Конвенция, является действующим нормативным документом, что лишний раз подтвердил Верховный Суд в Определении от 08.12.2013 N КАС09-597, Решении от 18.09.2013 N ГКПИ09-1184.

Для предприятий автотранспорта и индивидуальных перевозчиков страхование автогражданской ответственности является обязательным видом страхования и осуществляется согласно Закону об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Во исполнение норм Закона Постановлением Правительства РФ от 07.05.2003 N 263 утверждены Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС. Приказом Минфина России от 01.07.2013 N 67н введены формы следующих документов: заявления о заключении договора страхования, страхового полиса и документа, содержащего сведения о страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Мы перечислили лишь те документы, которые имеют прямое отношение к владельцам ТС, другие нормативные документы по страхованию гражданской ответственности разработаны для страховщиков и специалистов, проводящих независимую техническую экспертизу транспортных средств, и вряд ли заинтересуют транспортные компании и частных перевозчиков.

Транспортные компании и перевозчики применяют различные системы налогообложения. Многие нормы и налоговые правила являются общими, однако применяются по-разному при оказании транспортных услуг. Кроме этого, в Налоговом кодексе есть ряд норм, имеющих отношение только к транспортным предприятиям и частным перевозчикам. Уделим им внимание на примерах разных налоговых режимов.

В гл. 21 "Налог на добавленную стоимость" НК РФ предусмотрено освобождение от налогообложения услуг по перевозке пассажиров (пп. 7 п. 2 ст. 149 НК РФ):

. городским пассажирским транспортом общего пользования (за исключением такси, в том числе маршрутного) по единым условиям перевозок пассажиров по единым тарифам за проезд, установленным органами местного самоуправления, в том числе с предоставлением всех льгот на проезд, утвержденных в установленном порядке;

. автомобильным транспортом (за исключением такси, в том числе маршрутного) в пригородном сообщении при условии осуществления перевозок пассажиров по единым тарифам с предоставлением всех льгот на проезд, утвержденных в установленном порядке.

Государственное регулирование в области обеспечения безопасности строится на следующих принципах:

гарантированное обеспечение государством функционирования и развития систем обеспечения безопасности на транспорте;

распространение государственного контроля и надзора в области безопасности на производителей, импортеров и владельцев транспортных средств любых форм собственности и видов деятельности;

обеспечение адекватности применяемых санкций (наказаний) степени общественной опасности нарушений норм и правил;

координация действий по обеспечению антитеррористической безопасности на транспорте;

координация действий по использованию транспорта в целях защиты населения и территорий в части гражданской обороны, при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, а также при ликвидации их последствий с одновременным недопущением создания чрезвычайных ситуаций вследствие эксплуатации транспортной инфраструктуры;

формирование единых принципов и подходов к профессиональному отбору, подготовке и переподготовке работников транспортной сферы, регулированию их труда;

укрепление кадровой профессиональной базы транспорта, совершенствование системы специализированных, в том числе - закрытых учебных заведений в соответствии с перспективными требованиями к высококвалифицированным специалистам транспорта.

Государственное управление транспортом включает меры, учитывающие универсальный характер транспортной деятельности.

Значительное повышение доступности и расширение использования автомобилей, речных и воздушных судов для личных потребностей и нужд домохозяйств предполагает развитие адекватных форм регулирования и контроля, направленных, прежде всего, на соблюдение требований по обеспечению безопасности и экологических требований в сфере некоммерческого использования транспортных средств.

Важнейшей задачей в этой связи является системное регулирование процесса автомобилизации страны

В рамках разграничения предметов ведения и полномочий между федеральными, региональными и местными органами управления транспортом на федеральном уровне:

принимаются уставы и кодексы, федеральные законы, регулирующие деятельность отдельных видов транспорта;

устанавливаются требования по обеспечению безопасности и экологичности транспортного процесса;

принимаются принципиальные решения по развитию опорной транспортной инфраструктуры;

решаются вопросы, связанные с международной интеграцией в области транспорта, осуществляется регулирование международных перевозок, обеспечивается реализация обязательств Российской Федерации в рамках международных соглашений;

принимаются нормативные правовые акты, относящиеся к межрегиональным перевозкам, и осуществляется их регулирование.

осуществляется перераспределение имущества транспорта между органами власти Российской Федерации, органами власти субъектов Российской Федерации и муниципальных образований с учетом закрепленных за ними публичных функций и полномочий.

Федеральное законодательство должно предусматривать возможность применения в регионах дифференцированных социальных, экологических и иных нормативов, связанных с транспортной деятельностью.

При этом должны учитываться такие индивидуальные особенности отдельных регионов, как общий уровень развития транспортной системы, соотношение спроса и предложения на транспортные услуги, загруженность транспортной инфраструктуры, показатели безопасности транспортного процесса, экологическая ситуация в регионе.

По мере развития рынка транспортных услуг и саморегулируемых организаций и при условии внесения соответствующих изменений в законодательство Российской Федерации возможно делегирование отдельных функций, выполняемых государственными органами указанным организациям.

Делегирование функций осуществляется адекватно развитию рынка транспортных услуг и саморегулируемых организаций транспорта, а также по мере совершенствования системы государственного управления.

Важным направлением совершенствования государственного регулирования является перестройка системы статистического наблюдения, которая ведется в следующих направлениях:

сокращение объема данных статистического наблюдения за счет информации, имеющей технологический или корпоративный характер;

дополнение системы статистического наблюдения показателями, необходимыми для принятия управленческих решений в условиях рынка;

унификация форм статистического учета на различных видах транспорта;

охват статистическим наблюдением субъектов транспортной деятельности, не относившихся традиционно к транспортной отрасли;

замена в ряде случаев сплошного статистического наблюдения выборочным;

делегирование отдельных функций мониторинга и статистического наблюдения саморегулируемым организациям.

Под системой государственного регулирования понимают совокупность методов влияния государства на производственную деятельность и социально-экономические отношения в области транспорта с целью защиты интересов потребителей и производителей материальных благ, реализации государственной политики, обеспечивающей устойчивый экономический рост и укрепление обороноспособности страны.

Для выполнения своих функций в сфере регулирования автотранспортной деятельности государство использует нормативно-правовые, экономические и комплексные методы.

Экономические методы регулирования транспортных услуг включают:

.налоговое регулирование - требует решения таких вопросов, как введение налоговых льгот (например, для АТП, выполняющих городские и пригородные перевозки пассажиров),

. ценовое (тарифное) регулирование (разработка и обоснование системы тарифов и уровня тарифных ставок в различных секторах транспортного рынка; установление рекомендуемого или обязательного уровня рентабельности на отдельные виды услуг; введение единой для всех видов транспорта системы индексирования тарифов),

. финансовое регулирование (осуществление инвестиций для транспортных предприятий всех форм собственности, создание специальных инвестиционных фондов, дотирование убыточных транспортных предприятий и т.д.),

.кредитную политику,

.социальную защиту населения,

.бюджетное финансирование,

.штрафные санкции,

.банковские проценты за кредит,

.льготы и т.д.

Глава 2. Анализ современного состояния и проблемы пассажирских перевозок (на примере городского пассажирского транспорта г. Пермь)

.1 Анализ регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом

Регулярные перевозки пассажирским автомобильным транспортом, осуществляются автотранспортными предприятиями. При этом пассажир не является заказчиком перевозок, выражая свой спрос через выбор вида и типа транспорта. Функции заказчика перевозок в границах муниципальных образований возложены на уполномоченные органы местного самоуправления и администрацию региона для организации межмуниципальных, межсубъектных и международных регулярных перевозок. Являясь заказчиками регулярных перевозок и организаторами транспортного обслуживания населения на подведомственной территории, уполномоченные органы выполняют следующие функции:

. привлекают на договорных началах к транспортному обслуживанию населения предприятия и организации;

. вносят предложения по регулированию тарифов на пассажирские перевозки, транспорта, работающего как транспорт общего пользования по заказу;

. обеспечивают безопасность пассажирских перевозок на территории края, города, района;

. регулярно изучают потребности населения в пассажирских перевозках, рассчитывается на основании обследования пассажиропотоков;

. в установленном порядке открывают новые маршруты, прекращают действие существующих маршрутов;

. согласовывают расписания движения транспортных средств по регулярным маршрутам, организует конкурсы на осуществление перевозок пассажиров;

. осуществляют координацию работы перевозчиков на маршрутах;

. принимают и рассматривают жалобы и предложения пассажиров о качестве транспортного обслуживания;

. обеспечивают контроль за исполнением перевозчиками законов, правил,

. стандартов, нормативов, принятых договорных обязательств;

. контролируют регулярность движения транспортных средств, работу подвижного состава на линии;

. представляют в финансовый департамент расчеты по компенсации выпадающих доходов от перевозки льготных пассажиров, выполненных согласно заказу на основании планово-расчетного тарифа.

Заказ на перевозки пассажиров автобусами на регулярной основе по маршрутам выражается через проводимый уполномоченным органом конкурс. Конкурс проводится в целях отбора перевозчиков, обеспечивающих лучшие условия перевозки пассажиров и багажа, является способом регулирования транспортного обслуживания для удовлетворения потребностей населения и безопасности перевозок. Организатор конкурса создает конкурсную комиссию, в состав которой кроме представителей организатора конкурса по согласованию включаются представители Пермского управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения УВД по Пермскому краю, Управления Федеральной налоговой службы по Пермскому краю.

Городской пассажирский транспорт города Перми представлен автобусами, трамваями и троллейбусами (сравнительная характеристика видов транспорта приведена в таблице 1). Маршрутная сеть утверждается постановлением администрации города Перми и включает 111 маршрутов, в том числе маршрутные такси. Из-за наличия двух удаленных районов (Кировского и Орджоникидзевского) показатель плотности маршрутной сети составляет 1,6 км/кв.км, что на 30-40% ниже значения, рекомендуемого для крупных промышленных городов России.

Таблица 1. Сравнительная характеристика видов городского пассажирского транспорта общего пользования г. Перми

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид транспорта | Количество маршрутов | Количество графиков | Средний возраст ТС, лет | Средняя скорость движения, км/ч | Среднесуточный пассажиропоток | Объем субсидий, тыс.руб.\* |
| Автобус | 76 | 790 | 12,8 | 18,3 | 705 025,2 | 340 905,4 |
| Трамвай | 10 | 122 | 15 | 15,8 | 93 455,3 | 530 988,8 |
| Троллейбус | 9 | 84 | 5,7 | 14,8 | 41 969,2 |  |
| Итого | 95 | 996 | 12,5 | 17,7 | 840 449,7 | 871 894,2 |

\* объем субсидий указан по данным 2014 года

На всех маршрутах установлен единый фиксированный тариф, а также действует ряд льготных проездных документов. Изменение тарифа за период 2008-2014 годов представлен в таблице 2.

Таблица 2

Стоимость величины тарифа и стоимость проездных документов

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | Стоимость, руб. | | | | |
|  | | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 - 2014 |
| Тариф, руб. | | 5 | 6 | 8 | 10 (ГЭТ - 9) | 12 |
| Проездные документы | ФСПД | 230 | 230 | 265 | 265 | 415 (отменен с 01.12.2009) |
|  | ЛСПД | 240 | 240 | 275 | 275 | 435 (610 руб. с 01.12.2009) |
|  | МСПД | 190 | 190 | 220 | 220 | 435 (610 руб. с 01.12.2009) |
|  | Студ. ЛПД | 200 руб. с 01.05.2005 | 240 | 310 | 460 | 610 |
|  | Шк. ЛПД | 200 руб. с 01.05.2005 | 180 | 230 | 460 | 610 |

Перевозки на автобусных маршрутах осуществляются частными компаниями, работающими по договору с департаментом дорог и транспорта администрации города Перми, который является организатором пассажирских перевозок. Как правило, на один маршрут заключается договор с одним перевозчиком. Несмотря на это, небольшое количество транспортных средств, находящихся в собственности каждого перевозчика (в среднем около 10 единиц), не позволяет обслуживать маршрут без привлечения подвижного состава других транспортных компаний, что в свою очередь отрицательно влияет на качество и безопасность пассажирских перевозок.

Подвижной состав автобусов представлен, в большей части, автобусами иностранного производства со сроком эксплуатации свыше 10 лет (64 %). Более новый подвижной состав включает только автобусы отечественного производства (36 %).

Городской электрический транспорт находится в муниципальной собственности под управлением МУП «Пермгорэлектротранс», осуществляющего эксплуатацию подвижного состава, содержание баз по его техническому обслуживанию и ремонту, а также путевого хозяйства и тяговых подстанций.

Более половины подвижного состава электротранспорта составляют устаревшие модели (троллейбусы ЗИУ 682, ЗИУ-9В, трамваи КТМ-5МЗ, КТМ-71-608). В настоящее время за счет привлечения средств бюджетов различных уровней, проводится обновление парка электротранспорта, направленное на приобретение современных низкопольных моделей, что способствует повышению привлекательности данных видов транспорта.

Диспетчерское управление движением городского пассажирского транспорта осуществляет Центральная диспетчерская служба МБУ «Гортранс». Внедренная в 2008 - 2009 годах система диспетчерского контроля и управления с использованием спутниковой навигации, позволила повысить качество контроля за работой перевозчиков, как по маршруту следования, так и по расписанию движения.

Городской пассажирский транспорт (часть автобусных маршрутов и электротранспорт) субсидируется из бюджета города. Если субсидируемые автобусные маршруты, это, как правило, маршруты, связывающие удаленные районы города или районы с низкой плотностью населения, то субсидирование трамвайных и троллейбусных маршрутов связано высокой степенью их дублирования автобусными маршрутами и необходимостью содержания инфраструктурной составляющей (путевое хозяйство, тяговые подстанции).

Контроль и диспетчеризация на линии

Организация пассажирских перевозок

Рис.1. Структура управления отраслью пассажирских перевозок в г. Перми

Система управления городским пассажирским транспортом общего пользования города Перми находится в стадии реформирования и преобразования с 2008 года, когда была разрушена существовавшая ранее система организации городских пассажирских перевозок, а новые правила работы отрасли до сих пор не созданы

2.2 Методики управления качеством пассажирских перевозок в г. Перми

Методика оценки качества регулярных перевозок по показателю уровня обеспечения безопасности перевозок пассажиров

Организация транспортного обслуживания населения в границах поселения задача органов местного самоуправления. Составляющие этого процесса: выбор перевозчика; изучение пассажиропотоков; разработка и утверждение маршрутных схем; распределение транспортных средств различных перевозчиков по маршрутам; нормирование скоростей и составление расписаний движения автобусов; разработка текущих и перспективных планов развития; контроль соответствия транспортного обслуживания условиям договора перевозок и др.

Организовать транспортное обслуживание невозможно без участия государственных органов, с их функциями и полномочиями. Функции эти, начиная от целевых программ финансирования и заканчивая контролем соблюдения законодательства участниками дорожного движения, охватывают практически все стороны процесса, однако некоторые уникальные функции все же остаются в ведении муниципалитетов. Надо учитывать, что государственные органы, даже затрагивая тот или иной вопрос качества перевозок, все равно выполняют только свои функции и выходить им за их рамки попросту незаконно. То есть вопрос контроля безопасности перевозок пассажиров в числе показателей качества рассматривается государственными органами только лишь как вопрос соблюдения пунктов законодательства.

Еще один, на наш взгляд, самый важный участник процесса - перевозчик. На данный момент в Российской Федерации перевозку пассажиров транспортом общего пользования осуществляют юридические лица различных форм собственности и индивидуальные предприниматели. Все предприятия обладают различным потенциалом с различным количеством основных фондов и оборотных средств, трудовых и финансовых ресурсов, а также различным отношением к работе. Законодательно перевозчик обязан обеспечить безопасность перевозки пассажиров. Этот вопрос под постоянным контролем (надзором) ряда государственных органов, а также муниципалитета. Если перевозчик не обеспечил какие либо вопросы безопасности, он подвергается административному или уголовному наказанию и этот факт учитывается при проведении очередного ежегодного конкурса по распределению маршрутов. Оперативная оценка качества перевозочного процесса, в отношении комплексных или отдельных объектов, не проводится ни одним контролирующим органом. Задача перевозчика, как участника рынка, максимизировать прибыль и минимизировать издержки. Максимизация прибыли ограничена в связи с жесткой тарификацией стоимости проезда, поэтому единственный выход у предприятия - минимизация издержек. Многие авторы трудов по экономике автотранспортного предприятия отмечают сложность формирования себестоимости перевозок. Прямая зависимость качества услуг и финансовых затрат делает очевидным некоторый компромисс между показателями. Показатель безопасности перевозок пассажиров не настолько гибок, как общий показатель качества. Если при оказании услуги можно сэкономить, например, на культуре перевозки, то на подготовке водителя сэкономить уже нельзя. Однако практика показывает, что для перевозчиков минимизация издержек возможна даже за счет снижения безопасности перевозок пассажиров.

Развитие транспортной системы с улучшением показателей качества, повышением безопасности перевозок пассажиров возможно лишь при наличии четкой, оперативной и стратегической картины происходящего на определенном участке движения в определенный период времени. В условиях развития экономических отношений в России оперативная и достоверная информация о ситуации в транспортном обслуживании населения может быть получена только при взаимодействии различных органов государственной и муниципальной власти.

Заинтересованность муниципальной власти в обеспечении заданного уровня качества перевозок пассажиров обуславливается повышением трудовой активности населения муниципального образования. Отношения между организаторами перевозок и перевозчиками договорные. Договор предусматривает права и обязанности исполнителя, а также может предусматривать меру ответственности за неудовлетворительное исполнение пунктов договора по качеству транспортного обслуживания. Уровень обеспечения безопасности перевозок пассажиров, как составляющая показателя общего уровня качества транспортного обслуживания, по нашему мнению, может быть оценена по результатам контрольных мероприятий, проводимых государственными органами исполнительной власти.

Объективная оценка предоставляемых услуг возможна при использовании методики определения комплексного показателя уровня качества регулярных перевозок. Необходимость повышения эффективности управления городским пассажирским транспортом и улучшения качества услуг городского пассажирского транспорта Перми предопределило актуальность разработки методики оценки качества регулярных перевозок по показателю уровня обеспечения безопасности перевозок пассажиров.

Первым шагом при разработке методики явилось исследование настоящей системы оценки эффективности работы пассажирских автопредприятий, которая применяется на практике в Перми.

На данный момент оценка работы перевозчика используется при допуске его на тот или иной маршрут, на ежегодном конкурсе, проводимом управлением транспорта региона, либо администрации муниципального образования. Система оценки балльная, основывается на данных, представленных перевозчиком и полученной информации о нём за год. Данная система зарекомендовала себя как простая, всем понятная характеристика того или иного претендента на маршрут. По сути дела, являясь рейтинговой, балльная система предполагает ряд преимуществ:

. Перевозчики охотно «зарабатывают» баллы;

. Повышается уровень дисциплины;

. Налицо предсказуемость итоговой оценки и перевозчики сознательно подходят к ее достижению;

. Происходит стимулирование творческого отношения к работе.

При всех тех преимуществах, которые обещают относительно стабильный и эффективный перевозочный процесс, обусловленный рейтинговым отбором перевозчиков, такая оценка была и остается всего лишь системой допуска на рынок перевозок и так называемой фильтрацией недобросовестного перевозчика. Несомненно, информативность данной системы обусловливается каждодневным накоплением той или иной информации о перевозчике, проведением совместных контрольных мероприятий, но исходя из самой сути рейтинговой системы, результаты этих действий применяются только для распределения маршрутов и в отношении лишь одного участника перевозочного процесса - транспортного предприятия и не применяется для комплексных объектов (маршрут, улица и т.д.). Ряд показателей, относительно других участников процесса, в такой системе оценки не учитывается.

Необходимым фактором при оценке уровня качества регулярных перевозок является учет современной системы оценки качества. Как уже говорилось выше, такой системой является система международных стандартов качества продукции ISO 9000 и ISO 9001.

Важно понимать, что соответствие стандарту ISO 9001 не гарантирует высокое качество продукции. Соответствие требованиям и рекомендациям этих стандартов говорит о способности предприятия поддерживать стабильность качества и улучшать результативность своей работы. Также соответствие требованиям ISO 9001 свидетельствует о некотором уровне надежности поставщика. С точки зрения многих западных и японских компаний, соответствие требованиям ISO 9001 - это тот минимальный уровень, который даёт возможность вхождения в рынок. Сам сертификат соответствия ISO 9001 является внешним независимым подтверждением достижения требований стандарта.

На данный момент эти международные стандарты применяются в части формирования требований к качеству регулярных перевозок со стороны администраций региона и муниципалитетов и заложены в нормативно-правовой документации.

Итак, для создания методики оценки необходимо предварительно охарактеризовать ее цели и основные структурные элементы.

Целями методики, по нашему мнению, могут быть:

1. получение количественных данных о качественных показателях услуг пассажирских автомобильных перевозок;

2. формирование наглядного шаблона уровня обеспечения безопасности перевозки пассажиров в управленческих структурах;

. возможность прогнозирования будущих негативных ситуаций;

. фундаментализация программирования управленческих решений. Основными структурными элементами методики мы предлагаем выделить:

1. анализ некоторых требований к перевозке пассажиров (систематизация и категоризация итогов контроля);

2. интеграция результатов контроля на линии в общую текущую оценку качества оказываемых услуг предприятием-перевозчиком;

. применение комплексных показателей при оценке результатов работы пассажирского транспорта;

. применение математического аппарата для расчета показателя общего уровня качества перевозок.

Входящим потоком, в данной методике, определена информация, полученная при мероприятиях по государственному контролю, проводимых Ространснадзором, а также при контроле полноты и качества исполнения пунктов договора перевозки (при практическом применении предложений данной работы) заказчиком транспортного обслуживания населения.

Также методика предусматривает наличие обратной связи в виде применения различных социологических опросов, анкетирования (пассивного, в салонах автобуса или активного, с участием социологов) и других методов фиксации мнения клиентуры. Метод учета пассажиропотоков также может выступать в качестве обратной связи.

Выходным потоком будет являться форматированная информация, пригодная для сравнительного и математического анализа, с возможностью прогнозирования эффекта от воздействий на систему.

Суть методики заключается в следующем: на существующем, необходимым для оценки, объекте исследования (перевозчик, маршрут, улица и т.д.), на основании результатов государственного контроля, проводится анализ полученных качественных и количественных данных об уровне обеспечения безопасности перевозок пассажиров, тех перевозчиков, чьи транспортные средства эксплуатируются на объекте исследования. Так как государственные органы проводят контроль соблюдения перевозчиками законодательства, в рамках исполнения своих функций, мы предлагаем использовать карты сбора данных (приложения), которые позволят количественно представить уровень исполнения нормативных показателей и обобщить требования законодательства. Обобщенные данные представляются в виде комплексных показателей, и полученные результаты обрабатываются математически.

Как уже отмечалось, предлагается рассчитывать уровень качества перевозок пассажиров как комплексный показатель уровня пассажирского сервиса, который определяется как произведение отдельных показателей качества с присвоением им весомости. На основании проведенного анализа оценки качества перевозок можно выделить многообразие и разнонаправленность оценок.

Для проведения исследования был выбран маршрут №4 с 7 перевозчиками, использующими на нем свои транспортные средства. Суммарные показатели представлены в (табл. 3).

Таблица 3. Показатель уровня защищенности пассажиров от условий возникновения ДТП на маршруте № 4 г. Перми

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | Перевозчики | | |  |  |  |  |  |  |
|  | Показатель | | ИП Бертонас Н.А. | | ООО «Дальневосточ-наяавтотехническаяэкспертиза» | |  | ООО «Учебныйпункт» | | ИП Шилов А.Н. | | ООО «Фривэй» |  | ООО «Экспосервис» |  | ООО «Контакт» |  | ИТОГО |
|  |  |  |  | |  | |  |  | |  | |  |  |  |  |  |  |  |
|  | а1 | | 0,93 | | 0,95 | |  | 0,91 | | 0,82 |  | 0,98 | 0,95 | | 0,9 | | 0,92 | |
|  | а2 | | 0,61 | | 0,8 | |  | 0,42 | | 0,63 |  | 0,57 | 0,32 | | 0,7 | | 0,58 | |
|  | а3 | | 0,91 | | 0,9 | |  | 1 |  | 0,95 |  | 1 | 1 | | 0,85 | | 0,94 | |
|  | а4 | | 0,97 | | 0,88 | |  | 0,8 |  | 0,7 |  | 0,2 | 0,85 | | 1 | | 0,77 | |
|  | а5 | | 0,76 | | 0,9 | |  | 0,9 |  | 0,32 |  | 0,9 | 0,95 | | 0,62 | | 0,76 | |
|  | а6 | | 1 |  | 1 |  |  | 1 |  | 0,9 |  | 1 | 1 | | 0,97 | | 0,98 | |
|  | а7 | | 1 |  | 1 |  |  | 1 |  | 1 |  | 1 | 1 | | 1 | | 1,00 | |
|  | Зi4Д | | 0,88 | | 0,92 | |  | 0,86 | | 0,76 |  | 0,81 | 0,87 | | 0,86 | | 0,851 | |

Таблица 4Показатель уровня защищенности пассажиров от актов незаконного вмешательства на маршруте № 4 г. Перми

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Показатель | ИП Бертонас Н.А. | ООО «Дальневосточнаяавтотехническаяэкс-пертиза» |  | ООО «Учебный пункт» |  | ИП Шилов А.Н. | ООО «Фривэй» | ООО «Экспосервис» |  | ООО «Контакт» |  | ИТОГО |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | b1 | 1 | 0,98 | 0 | | 0,95 | | 0 | 0,5 |  | 1 |  | 0,63 |
|  | b2 | 0,1 | 0 | 0 | | 0 | | 1 | 0,1 |  | 0 |  | 0,14 |
|  | b3 | 0 | 0,1 | 0,1 | | 0,25 | | 0,2 | 0 |  | 0,2 |  | 0,00 |
|  | b4 | 0,15 | 0,3 | 0 | | 0 | | 0 | 0,2 |  | 0 |  | 0,00 |
|  | b5 | 0,95 | 1 | 1 | | 0,99 | | 1 | 1 |  | 1 |  | 1,00 |
|  | b6 | 0,82 | 0,7 | 1 | | 0,95 | | 0,9 | 0,9 |  | 0,85 |  | 0,87 |
|  | Зi4Т | 0,47 | 0,45 | 0,33 | | 0,48 | | 0,48 | 0,40 |  | 0,48 |  | 0,442 |

Источник: составлено автором

Показатель уровня обеспечения безопасности перевозок пассажиров на маршруте № 4 г. Перми будет равен

SijБ 0,764 , (1)

Полученные значения позволяют сделать вывод, что на предприятиях автомобильного транспорта уровень безопасности перевозок пассажиров обеспечен на 76,4%, что не соответствует принятым ими договорным обязательствам и несоблюдению ими некоторых пунктов законодательства по обеспечению безопасности дорожного движения. Общий показатель защищенности пассажиров от условий возникновения ДТП на маршруте № 4 составил 85,1% от установленного законодательством, а показатель уровня защищенности пассажиров от актов незаконного вмешательства - 44,2%. Следовательно некоторая часть пассажиропотока, неудовлетворенная качеством предпочла либо другой маршрут, либо другой вид транспорта. Также дальнейшее снижение уровня обеспечения безопасности перевозок пассажиров может служить причиной возникновения дорожно-транспортных происшествий и причиной совершения террористических актов.

При увеличении транспортных средств в арифметической прогрессии, уровень качества обеспеченный перевозчиком, уменьшается в степенной прогрессии. Такая зависимость напрямую отражает необходимость соблюдения перевозчиком транспортного законодательства, ведь если его транспортные средства на большом количестве маршрутов, общий уровень качества значительно снижается.

Таблица 5. Изменение коэффициента квадратичного отклонения уровня качества пассажирских автоперевозок, в зависимости от количества транспортных средств используемых на маршруте перевозчиком

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  | Взвешено по количеству автобусов | | | | | | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | | | | |
| SФ | SФ | − SН |  | 1 автобус | | | | | 2 автобуса | | | | | 3 автобуса | | | | | | 4 автобуса | | | | | 5 автобу- | | | | | |
|  |  SФ −1 | |  |  | | | | |  | | | | |  | | | | | |  | | | | |  |  | сов | | |  |
|  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | (S | Ф | − S | Н | )2 \*1 | (S | Ф | − S | Н | )2 \*2 | (S | Ф | − S | Н | )2 | \*3 | (S | Ф | − S | Н | )2 \*4 | (S | Ф | − S | Н | )2 | \*5 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  | |  |  |  |  | |  |  |  |  |  | |  |  |  |  | |  |  |
| 1 |  | 0 |  |  |  | 0 | |  |  |  | 0 | |  |  |  | 0 | |  |  |  |  | 0 | |  |  |  | 0 | |  |  |
| 0,99 |  | -0,01 | |  | 0,0001 | | | |  | 0,0002 | | | |  | 0,0003 | | | |  |  | 0,0004 | | | |  | 0,0005 | | | |  |
| 0,98 |  | -0,02 | |  | 0,0004 | | | |  | 0,0008 | | | |  | 0,0012 | | | |  |  | 0,0016 | | | |  | 0,002 | | | |  |
| 0,97 |  | -0,03 | |  | 0,0009 | | | |  | 0,0018 | | | |  | 0,0027 | | | |  |  | 0,0036 | | | |  | 0,0045 | | | |  |
| 0,96 |  | -0,04 | |  | 0,0016 | | | |  | 0,0032 | | | |  | 0,0048 | | | |  |  | 0,0064 | | | |  | 0,008 | | | |  |
| 0,95 |  | -0,05 | |  | 0,0025 | | | |  |  | 0,005 | | |  | 0,0075 | | | |  |  |  | 0,01 | | |  | 0,0125 | | | |  |
| 0,94 |  | -0,06 | |  | 0,0036 | | | |  | 0,0072 | | | |  | 0,0108 | | | |  |  | 0,0144 | | | |  | 0,018 | | | |  |
| 0,93 |  | -0,07 | |  | 0,0049 | | | |  | 0,0098 | | | |  | 0,0147 | | | |  |  | 0,0196 | | | |  | 0,0245 | | | |  |
| 0,92 |  | -0,08 | |  | 0,0064 | | | |  | 0,0128 | | | |  | 0,0192 | | | |  |  | 0,0256 | | | |  | 0,032 | | | |  |
| 0,91 |  | -0,09 | |  | 0,0081 | | | |  | 0,0162 | | | |  | 0,0243 | | | |  |  | 0,0324 | | | |  | 0,0405 | | | |  |
| 0,9 |  | -0,1 |  |  |  | 0,01 | | |  |  | 0,02 | | |  |  | 0,03 | | |  |  |  | 0,04 | | |  |  | 0,05 | | |  |
| 0,8 |  | -0,2 |  |  |  | 0,04 | | |  |  | 0,08 | | |  |  | 0,12 | | |  |  |  | 0,16 | | |  |  | 0,2 | |  |  |
| 0,7 |  | -0,3 |  |  |  | 0,09 | | |  |  | 0,18 | | |  |  | 0,27 | | |  |  |  | 0,36 | | |  |  | 0,45 | | |  |
| 0,6 |  | -0,4 |  |  |  | 0,16 | | |  |  | 0,32 | | |  |  | 0,48 | | |  |  |  | 0,64 | | |  |  | 0,8 | |  |  |
| 0,5 |  | -0,5 |  |  |  | 0,25 | | |  |  | 0,5 | |  |  |  | 0,75 | | |  |  |  | 1 | |  |  |  | 1,25 | | |  |
| 0,4 |  | -0,6 |  |  |  | 0,36 | | |  |  | 0,72 | | |  |  | 1,08 | | |  |  |  | 1,44 | | |  |  | 1,8 | |  |  |
| 0,3 |  | -0,7 |  |  |  | 0,49 | | |  |  | 0,98 | | |  |  | 1,47 | | |  |  |  | 1,96 | | |  |  | 2,45 | | |  |
| 0,2 |  | -0,8 |  |  |  | 0,64 | | |  |  | 1,28 | | |  |  | 1,92 | | |  |  |  | 2,56 | | |  |  | 3,2 | |  |  |
| 0,1 |  | -0,9 |  |  |  | 0,81 | | |  |  | 1,62 | | |  |  | 2,43 | | |  |  |  | 3,24 | | |  |  | 4,05 | | |  |
| 0,05 |  | -0,95 | |  | 0,9025 | | | |  |  | 1,805 | | |  | 2,7075 | | | |  |  |  | 3,61 | | |  | 4,5125 | | | |  |

Источник: составлено автором

Такие показатели могут служить основанием для принятия управленческих решений направленных на повышение уровня качества пассажирских автомобильных перевозок на рынке автотранспортных услуг.

Проведенная работа по трансформации данных в разработанные таблицы достаточно трудоёмка. При применении на практике методики возможно снижение трудоемкости за счет внедрения в систему контрольных (надзорных) мероприятий таблиц оценки.

Методика управления качеством регулярных перевозок как критерием эффективности организации транспортного обслуживания населения

Достижение планового уровня обеспечения качества транспортного обслуживания в отдельных предприятиях во многом зависит от структуры финансовых потоков системы регулярных перевозок. Предприятие, у которого снизилась доходность в отчетном периоде, за счет снижения запланированного пассажиропотока или за счет государственного недофинансирования, вынуждено сокращать структуру и величину производственных издержек, что, в свою очередь, сказывается на уровне обеспечения качества.

Структура финансовых потоков рынка пассажирских перевозок формируется двояким образом. С одной стороны, он определяется как сумма расходов всех экономических агентов, участвующих в транспортном обслуживании, с другой - как сумма доходов субъектов хозяйственной деятельности - перевозчиков. Очевидно, что при исчислении на основе разных способов величина показателя должна быть одинакова, поскольку расходование денег и получение денег являются двумя сторонами одной и той же сделки. То, что потрачено на производство продукта, является доходом для тех, кто вложил свой человеческий, вещественный и денежный капитал в создание продукта и его реализацию на рынке.

Такой подход продиктован необходимостью приведения показателей к системе оценки уровня качества пассажирского обслуживания. В связи с тем, что количество доходов хозяйствующих субъектов планируется в соответствие с количеством планируемых расходов, такое тождество подтверждается.

Система менеджмента качества ISO 9001:2012 также предусматривает планирование в области качества (п. 5.4 стандарта). Такой подход продиктован необходимостью сохранения целостности сохранения менеджмента качества при планировании и внесении в нее изменений.

Входные данные методики, в соответствии с требованиями международного стандарта, анализируются, а выходные данные пригодны для верификации.

При расчете по расходам усредняются следующие основные виды расходов:

1. Личные потребительские расходы ( Pas), включающие денежные средства населения, направленные на оплату проезда автотранспортом общего пользования;

2. Федеральные расходы ( Fed ), трансфертные платежи из федерального бюджета. Хотя трансфертные платежи и не связаны с движением товаров и услуг и являются формой перераспределения государственных расходов, в ме-тоде не уровень национальной экономики и трансферты получаются перевоз-чиками не «по головам» льготников, а усреднено, по количеству рейсов. По-этому считаем все количество финансовых поступлений на счет перевозчиков. Также к федеральным расходам можно отнести и региональные;

. Региональные расходы (Re g) трансфертные платежи из регионального бюджета;

. Муниципальные расходы (Mun), трансфертные платежи из муниципального бюджета.

Государственное финансирование образуются из средств государственного бюджета, из государственных финансовых источников. Расходы на финансирование предусматриваются соответствующим бюджетом при условии включения их в федеральную целевую программу, региональную целевую программу, либо в соответствии с решением федерального органа исполнительной власти, органа исполнительной власти субъекта РФ. Объекты государственной собственности субъектов Российской Федерации и муниципальной собственности могут быть включены в федеральную адресную инвестиционную программу, федеральные целевые программы на стадии составления, рассмотрения и утверждения федерального бюджета на очередной финансовый год.

Порядок исполнения расходов федерального бюджета, предусмотренных на финансирование объектов государственной собственности субъектов Российской Федерации и муниципальной собственности, включенных в федеральную адресную инвестиционную программу, федеральные целевые программы, определяется пунктом 4 статьи 85 Бюджетного кодекса.

Наглядным результатом деятельности экономических участников системы пассажирских автоперевозок является уровень качества транспортного обслуживания населения. Это явилось основополагающим для выбора нами подходов к определению зависимостей между уровнем качества перевозок и экономической деятельностью в области обеспечения этого качества. Из множества моделей которые отражают взаимосвязь натуральных и стоимостных показателей, нам видится самой подходящей модель межотраслевого баланса. Модель наглядно демонстрирует тождественность конечного потребления совокупного продукта и совокупного распределения доходов производителей, а также зависимость этого тождества от промежуточного потребления отраслями. На основе ее мы предлагаем методику управления качеством регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом.

При исследовании внутриотраслевых отношений участников рынка пассажирских автоперевозок нам пришлось изменить некоторые взаимосвязи модели, но общая идея достижения сбалансированности осталась неизменной. Методика имеет цель нахождения новых подходов в исследованиях управляющих воздействий на рынок пассажирских автоперевозок. В связи с тем, что оценка управляющих воздействий или, другими словами, оценка эффективности управления, многими авторами представлена как отношение фактических показателей к запланированным, методика описывает показатели функционирования системы, отнесенные к запланированным.

Методика состоит из графической и математической модели, функциональность достигнута методом динамической оптимизации хорошо определенных процессов.

Цель методики - повышение эффективности управления качеством пассажирских автоперевозок, путем оптимизации финансовых потоков, обеспечивающих функционирование рынка транспортных услуг. Основанием для регулирования служит графическая модель которая наглядно отображает дисбаланс экономических показателей функционирования рынка, структурировано по маршрутам и перевозчикам в отдельности, либо в совокупности.

Задачи, поставленные и решенные при разработке методики:

1. необходимость количественной оценки уровня качества пассажирских автоперевозок. Задача решена на примере методики оценки уровня безопасности перевозок пассажиров как показателя качества транспортного обслуживания;

2. анализ расходов на транспортное обслуживание.

Проанализировано финансирование перевозчиков из различных бюджетов, количество перевезенных пассажиров; анализ затрат перевозчиков. Проанализирована структура затрат перевозчиков, проанализирована нормативная база для формирования тарифов перевозки. Графическая часть методики представлена в виде трех квадрантов (по аналогии с моделью межотраслевого баланса В.Леонтьева), в которой наглядно отображены показатели качества перевозок, показатели доходов перевозчиков (затраты на обеспечение качества перевозок + прибыль) и показатели расходов, вложенных в транспортное обслуживание населения (количество пассажиров отнесенное к стоимости проезда + целевое финансирование).

Комплексный показатель обеспечении уровня качества S, является отношением фактического состояния уровня качества в исследуемой системе, в данный период времени, к состоянию, которое по всем параметрам предусмотрено заказчиком и законодательством в качестве нормативного. Другой смысл матрицы составляющих этого показателя - степень освоения заданной величины. То есть величины показателей для каждого маршрута можно выразить как процентное соотношение недоосвоенных инвестиций и программного финансирования государства. Подобно тому, как модели физических процессов определяют зависимости между изучаемыми переменными процесса, экономические модели определяют зависимости между изучаемыми экономическими факторами и конкретизируют экономические цели. Как и модели физических процессов в форме уравнений, экономические модели, представленные в виде уравнения, удобны для манипулирования. Более того, они позволяют получать решения для ряда условий, удовлетворяющих требованиям экономических целей, например, получение максимальной эффективности или минимальных затрат.

Для составления целевой функции оптимизации необходимо воспользоваться некоторыми принципами определения целевых функций.

В связи с тем, что в методике используются три матричных поля значений различных данных, целевые функции которых должны минимизироваться необходимо учесть принцип однозначности, который состоит в том, что должна максимизироваться или минимизироваться одна и только одна целевая функция.

2.3 Проблемы городского пассажирского транспорта

Анализ текущего состояния отрасли городских пассажирских перевозок показывает снижение спроса на услуги общественного транспорта. В качестве основных проблем, требующих первоочередного решения в целях повышения привлекательности общественного транспорта, можно выделить следующее:

. Неэффективное использование улично-дорожной сети и транспортной инфраструктуры.

Увеличение транспортной нагрузки на улично-дорожную сеть города Перми приводит к снижению безопасности и скорости движения транспорта, увеличивая затраты на перемещение. Рост количества легковых автомобилей ведет к транспортным заторам и пробкам, затрудняя, в том числе, движение общественного транспорта. Снижение эксплуатационных скоростей движения общественного транспорта (таблица 6) требует принятия мер по предоставлению приоритета маршрутным транспортным средствам.

Таблица 6. Средняя эксплуатационная скорость общественного транспорта в центральной части города и количество легковых автомобилей на 1000 чел.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2008 | 2013 | 2014 |
| Скорость, км/ч | 17,53 | Нет данных | Нет данных | 16,13 | 15,88 | 15,69 | 15,51 |
| Кол-во легковых автомобилей на 1000 чел., ед. | 125 | 132 | 146 | 160 | 179 | - | - |

Значительное дублирование между маршрутами как внутри видов транспорта, так и между ними, ведет к неэффективному использованию дорожной сети и концентрации большого количества транспортных средств на одних направлениях. Следование нескольких маршрутов по одним и тем же участкам улично-дорожной сети ведет к «гонкам» на линии и снижению безопасности перевозок.

Необходима оценка уровня загрузки транспортной инфраструктуры для приведения пропускной способности остановочных пунктов и площадок для межрейсового отстоя общественного транспорта в соответствие с количеством обслуживающего их подвижного состава.

Перегрузка остановочных пунктов приводит к скоплению транспорта, посадке/высадке пассажиров вне остановочных площадок. Отсутствие на многих конечных пунктах разворотных площадок провоцирует создание аварийных ситуаций в связи разворотом транспортных средств на проезжей части. Кроме того, отстой автобусов вблизи жилых домов ведет к недовольству жителей из-за шума и загазованности воздуха выхлопными газами.

При нормативном расстоянии подходов к остановочным пунктам 500 м в г.Перми присутствуют районы где данный показатель значительно выше.

Все вышеизложенное требует разработки отдельных программ, направленных на повышение транспортной доступности, в том числе создания условий для использования общественного транспорта маломобильными категориями пассажиров.

. Отсутствие прозрачных механизмов взаимодействия между перевозчиками и администрацией города.

Отсутствие полноценной нормативно-правовой базы, регламентирующей взаимоотношения между администрацией города и перевозчиками, приводит к отсутствию системного подхода при принятии управленческих решений. Существующая система документов не проработана и не позволяет решать проблемы отрасли пассажирских перевозок города Перми.

Внедрение в 2009 году конкурсной системы распределения маршрутов на основе платы перевозчиков в бюджет города за право заключения договора не принесло ожидаемых результатов в виду отсутствия тщательной проработки конкурсной документации и оспаривания перевозчиками правомерности взимания платы в судебном порядке. В результате выявленных недочетов конкурсные процедуры были приостановлены, но не было создано альтернативного механизма распределения маршрутов.

Отсутствует нормативно-правовой акт, устанавливающий правила формирования маршрутной сети и определения объемов работ. Открытие, изменение маршрутов проводится на усмотрение руководителя функционального органа администрации города, выступающего организатором пассажирских перевозок. Это приводит к недовольству не только перевозчиков, которые не могут задействовать избыток подвижного состава, но и жителей города, жалующихся на недостаток объема транспортных услуг, в том числе на отсутствие некоторых транспортных связей.

В итоге отсутствие долгосрочных, понятных и прозрачных правил входа и работы на рынке городских пассажирских перевозок ведет к незаинтересованности перевозчиков вкладывать средства в развитие данной отрасли. Нестабильность условий функционирования общественного транспорта снижает его привлекательность и ведет к падению пассажиропотока.

. Ограничение вариативности предлагаемых транспортных услуг.

Существующая система администрирования отрасли городских пассажирских перевозок ведет к невозможности ее гибкого реагирования на изменение потребностей жителей в транспортном обслуживании. Существующая тарифная политика, ограниченная рамками льготных проездных документов и фиксированной стоимостью проезда, не позволяет привлекать новых пассажиров за счет создания наиболее выгодных с экономической точки зрения условий поездки.

Ограничения открытия, изменения маршрутов в связи с отсутствием нормативных документов и привязкой каждого маршрута к бюджетным субсидиям не позволяет адаптировать маршрутную сеть к изменениям направлений поездок жителей города.

. Отсутствие мотивации перевозчиков к повышению качества предлагаемых услуг.

Невысокое качество транспортных услуг, в частности подвижного состава, связаны с низким тарифом и с отсутствием требований к уровню качества при входе перевозчика на рынок, так и с отсутствием стабильности и возможности заключения долгосрочных договоров. Низкая зависимость доходов перевозчиков от показателей качества в процессе предоставления транспортных услуг также приводит к снижению заинтересованности в повышении уровня обслуживания пассажиров.

. Низкая эффективность городского электрического транспорта.

Городской электрический транспорт, представленный трамвайными и троллейбусными маршрутами, обладает достаточным потенциалом для того, чтобы являться основой маршрутной сети города Перми. Однако востребованность данного вида транспорта является невысокой в сравнении с автобусными маршрутами в виду следующих причин:

высокая степень износа подвижного состава и путевого хозяйства;

низкая скорость движения, простои в результате ДТП;

высокая степень дублирования автобусными маршрутами;

несоответствие линий ГЭТ потребностям жителей в транспортных корреспонденциях;

неэффективность существующей организационно-правовой формы и структуры МУП «Пермгорэлектротранс».

В свою очередь, такие преимущества электрического транспорта, как экологичность, меньший уровень шума, большая провозная способность, независимость от плотности автомобильного движения (при наличии выделенных полос) обуславливают необходимость поддержки и развития данного вида транспорта.

. Наличие нелегальных маршрутов и отсутствие нормативно-правовой базы для борьбы с ними.

В результате проведения конкурсов появился избыток подвижного состава, не задействованный на маршрутах регулярных перевозок. Отсутствие возможности его эксплуатации за счет открытия новых маршрутов, либо увеличения объемов работ на существующих маршрутах, привело к появлению нелегальных маршрутов, работающих без договора с администрацией города, что оказало негативное влияние на состояние отрасли пассажирских перевозок. Решение данной проблемы затруднено отсутствием соответствующего законодательства, позволяющего привлечь к административной ответственности нелегальных перевозчиков.

Все вышеперечисленные недостатки городского пассажирского транспорта ведут к снижению его привлекательности, и как следствие, к падению пассажиропотока (таблица 7).

Тем не менее, несмотря на существующие проблемы, техническая база и маршрутная сеть городского пассажирского транспорта общего пользования обеспечивают транспортное облуживание жителей города Перми и могут являться основой для дальнейшего развития рынка городских пассажирских перевозок, направленного на повышение качества и безопасности транспортных услуг.

Таблица 7. Суточный пассажиропоток\*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип ТС | Пассажиропоток, тыс.чел. | | | | | | | |
|  | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2013 |
| Автобус | 939,0 | 926,8 | 790,1 | 972,8 | 945,7 | 884,7 | 766,9 | 789,4 |
| Трамвай | 337,8 | 336,9 | 198,8 | 137,6 | 126,2 | 126,9 | 111,0 | 105,0 |
| Троллейбус | 176,9 | 176,2 | 101,6 | 86,7 | 84,8 | 65,2 | 54,0 | 50,6 |
| Итого | 1 453,6 | 1 440,0 | 1 090,4 | 1 197,0 | 1 156,7 | 1 076,8 | 931,9 | 945,0 |

\*Значения пассажиропотока указаны по данным обследования в будние дни

Анализ ситуации в транспортном комплексе в целом свидетельствует, что, несмотря на выделяемые средства и масштабные меры поддержки транспорта, темпы его развития явно недостаточны для решения поставленных задач.

Развитие транспортного комплекса Пермского края должно базироваться на следующих основных принципах:

обеспечение безопасности транспортного комплекса края, объектов транспортной инфраструктуры и оказания услуг по перевозке грузов и пассажиров;

конкуренция (межвидовая и внутривидовая) на рынке транспортных услуг по перевозке грузов и пассажиров;

межвидовая кооперация всех видов транспорта: автомобильного, железнодорожного, воздушного, водного;

усиление интеграции экономики Пермского края в общероссийское и международное экономическое пространство.

Необходимо также отметить, что в условиях усиления внимания общества к экологическим факторам снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду имеет большое социальное значение и может оказать значительное влияние на развитие городских агломераций.

В этих условиях формирование стратегических направлений развития транспорта должно осуществляться на базе всестороннего анализа современного состояния и проблем развития транспортной системы в тесной взаимосвязи с общими направлениями и масштабами социально-экономического развития Пермского края, а также с глобальными общемировыми стратегическими тенденциями в экономике.

Кроме того, в целях совершенствования системы управления в сферах транспортного обслуживания населения, дорожной деятельности и дорожного хозяйства необходимо развивать систему государственно-частного партнерства (концессионные правоотношения), а также совершенствовать качественные показатели осуществления государственных функций и предоставления государственных услуг.

Глава 3. Совершенствование государственной политики в сфере управление пассажирскими перевозками городского пассажирского транспорта г. Перми

.1 Практические рекомендации по совершенствованию государственной политики в сфере обеспечения транспортных перевозок

Цель:

Повышение привлекательности городского пассажирского транспорта общего пользования относительно индивидуального в условиях бюджетных и инфраструктурных ограничений.

Задачи:

. Повышение спроса на услуги городского пассажирского транспорта общего пользования;

. Установление единых правил входа и работы на рынке городских пассажирских перевозок;

. Обеспечение контроля за соблюдением требований к осуществлению пассажирских перевозок;

. Сокращение времени поездки на городском пассажирском транспорте;

. Повышение транспортной доступности.

Показатели:

Целевой показатель: соотношение количества поездок на общественном и индивидуальном транспорте.

Расчетные показатели:

. Количество поездок на общественном транспорте на 1 жителя города в месяц.

. Среднесуточный пассажиропоток на общественном транспорте.

. Средняя эксплуатационная скорость движения общественного транспорта.

Приоритеты:

Поскольку городской пассажирский транспорт общего пользования действует в условиях бюджетных и инфраструктурных ограничений, решение вопросов транспортного обслуживания требует определенной последовательности и приоритетности.

. Приоритет общественных интересов перед частными (организация транспортного обслуживания там, где это действительно необходимо, т.е. первоочередное решение вопросов связанности территории города в целом перед вопросами развития отдельных направлений);

. Приоритет общественного транспорта перед индивидуальным (общественный транспорт позволяет решать вопросы транспортного обслуживания более эффективно в сравнении с индивидуальным за счет большей провозной способности, что требует меньшей площади улично-дорожной сети и, соответственно, меньше затрат на развитие транспортной инфраструктуры).

. Приоритет общественного транспорта большей вместимости перед меньшей, в том числе приоритет трамвая перед другими видами транспорта в виду его большей провозной способности и экологической безопасности.

Распределение ролей в управлении отраслью пассажирских перевозок

Пермская городская Дума

В задачи Пермской городской Думы входит определение стратегических направлений развития городского пассажирского транспорта общего пользования и транспортного комплекса в целом, в том числе:

установление основных принципов транспортного обслуживания жителей города Перми;

установление минимальных требований к качеству пассажирских перевозок;

решение вопросов тарифной политики и расходных обязательств по субсидированию маршрутов городского пассажирского транспорта общего пользования.

Администрация города Перми

Функционалом администрации города Перми является установление правил и механизмов регулирования работы отрасли путем формирования системы нормативных документов, регламентирующих все необходимые аспекты перевозки пассажиров, и контроль за их соблюдением.

Департамент дорог и транспорта администрации города Перми

Функциональный орган администрации города Перми, выступающий в роли организатора транспортного обслуживания, является координирующим центром между администрацией, перевозчиками и жителями города Перми. На основании нормативно-правовой базы ДДиТ должен решать вопросы формирования маршрутной сети, распределения маршрутов, заключения договоров с перевозчиками, расчета объема субсидий и развития транспортной инфраструктуры.

Перевозчики

Транспортные компании и индивидуальные предприниматели непосредственно предоставляют услуги по перевозке пассажиров. Их основной задачей является обеспечение надлежащего уровня качества транспортных услуг, включающее эксплуатацию транспортных средств, разработку расписания движения и выбор типа подвижного состава в рамках установленных ограничений (начало, окончание, интервал движения, минимальная вместимость), а также направление предложений по оптимизации работы отрасли.

МБУ «Городское управление транспортом»

МБУ «Гортранс» должно осуществлять функции контроля за соблюдением перевозчиками условий, предусмотренных договором, и проводить оценку качества их работы. Функции диспетчеризации на линии необходимо передать в рынок как не относящиеся напрямую к контролю за качеством предоставления транспортных услуг.

Таким образом, перевозчики являются исполнителями в процессе транспортного обслуживания, в то время как администрация выступает организатором и гарантом предоставления транспортных услуг.

Основные принципы организации пассажирских перевозок

. Формирование маршрутной сети.

Маршрутная сеть является основным элементом городского пассажирского транспорта общего пользования, на котором сходятся интересы всех участников рынка городских пассажирских перевозок.

Администрация, как владелец городской инфраструктуры, преследует цель наиболее эффективно использовать улично-дорожную сеть и транспортную инфраструктуру, а также обеспечить безопасность перевозок пассажиров.

С точки зрения пассажиров маршрутная сеть должна соответствовать их потребностям в транспортных корреспонденциях и минимизировать временные затраты на передвижение.

Перевозчики заинтересованы в стабильности работы транспортной отрасли и рентабельности оказываемых транспортных услуг.

В виду вышеизложенного предлагается принцип разделения существующей маршрутной сети на субсидируемую и коммерческую сети.

Субсидируемая маршрутная сеть обеспечивает выполнение возложенной на орган местного самоуправления обязанности по организации транспортного обслуживания населения всеми видами общественного транспорта на территории города Перми.

Указанная сеть включает в себя автобусные маршруты (кроме маршрутных такси) и маршруты городского электрического транспорта, характеризуемые:

социальной значимостью для жителей города;

обеспечением транспортной связи отдаленных и окраинных районов с центром города (не более чем с одной пересадкой):

обеспечением транспортной связи между отдаленными и окраинными районами (не более чем с двумя пересадками);

наличием льготных проездных документов;

низкой стоимостью услуги;

гарантированным уровнем качества (допустимая наполняемость салона, интервальность движения, экологичность и т.п.).

Субсидируемая маршрутная сеть является гарантом минимального качества транспортного обслуживания жителей города и субсидируется из бюджета города. При отсутствии коммерческих маршрутов в рамках субсидируемой сети сохраняются транспортные связи между всеми районами города, а также нормативный уровень комфорта для всех пользующихся пассажиров.

Размер субсидий на убыточных маршрутах сети должен определяться как разница между действующим тарифом и расчетным тарифом по каждому маршруту. Необходимо установить четкую связь между уровнем тарифа для населения и требуемым объемом бюджетного финансирования.

Коммерческая маршрутная сеть обеспечивает населению города более высокий уровень комфорта передвижения по территории города Перми. Коммерческая сеть не субсидируется из бюджета в виду того, что обязательства органа местного самоуправления перед населением города обеспечиваются субсидируемой сетью. Регулирование деятельности коммерческой сети сводится к созданию системы открытия\закрытия коммерческих маршрутов и контролю безопасности перевозок на них.

Коммерческая сеть включает в себя только автобусные маршруты (в т.ч. маршрутные такси), предоставляющие более высокий уровень комфорта перевозки пассажиров за счет меньшей наполняемости салона, меньшего времени поездки (экспресс-маршруты). Коммерческая маршрутная сеть может состоять как из маршрутов, дублирующих субсидируемую маршрутную сеть, так и самостоятельных маршрутов.

Тариф на коммерческих маршрутах должен превышать тариф на субсидируемых не менее чем в два раза. В этом случае пассажирами коммерческих маршрутов будут являться те, кто желает ехать в более комфортных условиях, либо на большее расстояние без пересадок.

В связи с наличием расходных обязательств на субсидируемых маршрутах, данная сеть должна утверждаться администрацией города Перми. Коммерческая маршрутная сеть может быть представлена в виде реестра, ведение которого осуществляется организатором транспортного обслуживания.

Правила формирования маршрутных сетей должны быть едиными как для субсидируемых, так и для коммерческих маршрутов. Дублирование между маршрутами в рамках каждой сети не должно превышать 40 %, что позволит распределить пассажиропоток между маршрутами, повысить безопасность перевозок, исключить борьбу за пассажира на линии.

Открытие, изменение и закрытие маршрутов.

Решение об открытии, изменении и закрытии маршрутов должен принимать функциональный орган администрации, выступающий организатором транспортного обслуживания. Перевозчики вправе вносить предложения по открытию, изменению маршрутов. Для исключения коррупционных факторов порядок рассмотрения предложений и принятия решений об открытии, изменении маршрутов должен быть основан на понятных и прозрачных критериях и утвержден администрацией города Перми.

Критериями, определяющими возможность открытия или изменения любого маршрута, должны являться:

соблюдение безопасных условий движения по маршруту;

соблюдение ограничений пропускной способности остановочных пунктов;

наличие мест для отстоя транспортных средств как минимум на одном из конечных остановочных пунктов;

дублирование маршрутов, входящих в соответствующую маршрутную сеть, не более 40 %.

Для объективной оценки данных критериев необходимо разработать соответствующие методики их определения. Функции по определению безопасных условий движения и наличия мест для отстоя можно возложить на владельцев дорожной сети и соответствующих объектов инфраструктуры при наличии задокументированных характеристик данных объектов, либо определять в ходе комиссионного обследования. Оценку дублирования существующих маршрутов должен проводить непосредственно организатор транспортного обслуживания по утвержденной методике.

Условием закрытия коммерческого маршрута может являться отсутствие перевозчика для его обслуживания. Закрытие субсидируемых маршрутов возможно только при условиях, не позволяющих осуществлять перевозку пассажиров (закрытие движения, реконструкция участка дороги и т.п.), либо при введении другого субсидируемого маршрута, позволяющего сохранить транспортную связь.

Распределение существующих маршрутов.

В целях обеспечения качества и безопасности транспортных услуг предлагается введение рейтинговой системы распределения маршрутов городского пассажирского транспорта общего пользования. Градация перевозчиков по уровню качества транспортного обслуживания пассажиров и предоставление соответствующих приоритетов тем, кто осуществляет перевозку пассажиров в наиболее комфортных и безопасных условиях, будет способствовать ориентации перевозчиков, в первую очередь, на качество своей работы, а не на количество перевезенных пассажиров.

При этом целесообразно распределять маршруты, входящие в субсидируемую маршрутную сеть, сгруппировав их в лоты по принципу нормативной рентабельности. Данный шаг позволит минимизировать риски появления перевозчиков, занимающих более выгодное положение за счет обслуживания сверхприбыльных маршрутов.

Рейтинговая система базируется на следующих принципах:

) С каждым перевозчиком заключается договор на осуществление пассажирских перевозок по определенному маршруту (для коммерческой сети) или лоту (для субсидируемой сети), качество и безопасность перевозки пассажиров на котором ежемесячно оценивается по установленным администрацией критериям в течение всего срока договора. При работе на маршруте нескольких перевозчиков по договорам аренды (субаренды) подвижного состава качество их работы должно напрямую влиять на рейтинг перевозчика, с которым заключен договор на данный маршрут;

) Перевозчики, имеющие наибольший рейтинг (например, первая пятерка рейтинга), по окончанию срока действия договоров на обслуживаемые маршруты сохраняют за собой право работы на данных маршрутах и повторное заключение договоров;

) При окончании срока действия договора на маршрут, обслуживаемый не входящим в первую пятерку перевозчиком, право на его обслуживание предлагается перевозчику, занимающему первую строчку рейтинга, при его отказе следующему по списку и т.д.;

) При рейтинговой оценке по какому-либо маршруту ниже определенного уровня договор с перевозчиком расторгается, общий рейтинг обнуляется. Право работы на маршруте предлагается лидирующему перевозчику;

) Вход новых перевозчиков с нулевым рейтингом на рынок городских пассажирских перевозок возможен через открытие нового коммерческого маршрута. При этом договор на новый маршрут заключается сроком до 3 лет, в течение которых проводится оценка рейтинга его работы, в течение этого времени, по мере продвижения в рейтинге, данный перевозчик может претендовать на другие существующие маршруты.

Критерии оценки качества и безопасности работы включают:

 критерии, оцениваемые по текущему состоянию:

- экологичность подвижного состава;

количество низкопольных транспортных средств;

наличие сертификата на осуществление пассажирских перевозок и т.п.

наличие, размер и качество производственно-технической базы.

 критерии, оцениваемые накопительно за определенный период:

- соблюдение расписания движения (регулярность движения);

количество нарушений правил пассажирских перевозок;

количество нарушений правил дорожного движения;

количество дорожно-транспортных происшествий;

количество поломок на линии.

Целесообразно создание системы аккредитации баз по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава со стороны администрации города по понятным критериям, таким как:

наличие сертификата соответствия требованиям, предъявляемым к станциям по техническому обслуживанию и ремонту;

наличие и количество мест для стоянки подвижного состава;

производственная мощность;

качество производимых работ (например, по количеству поломок транспортных средств, обслуживаемых на данной базе) и т.п.

В свою очередь, наличие аккредитованной базы по техническому обслуживанию и ремонту или договора на обслуживание с аккредитованной организацией может являться обязательным условием допуска перевозчиков к работе на маршрутах регулярных перевозок, что позволит гарантировать выход на линию технически исправного подвижного состава.

В целях обеспечения принципа прозрачности работы организатора пассажирских перевозок, необходимо привлекать к оценке рейтинга представителей перевозчиков. Возможна комиссионная оценка некоторых критериев (например, наличие, размер и качество производственно-технической базы, либо выездные проверки на линии).

Состав комиссии по оценке рейтинга должен утверждаться организатором транспортного обслуживания. Для включения в состав комиссии представители перевозчиков должны выражать интересы определенной доли (минимальная доля рынка, необходимая для включения представителя в комиссию, определяется заранее при формировании комиссии) рынка городских пассажирских перевозок.

Рейтинговые принципы являются едиными как для субсидируемой, так и для коммерческой маршрутной сети. При наличии четко проработанной нормативной базы и прозрачных механизмов оценки рейтинга предлагаемая система позволит:

создать механизм мотивации перевозчиков к обеспечению надлежащего уровня качества пассажирских перевозок и его дальнейшему повышению;

акцентировать внимание перевозчиков на безопасности работы и снижении аварийности при перевозке пассажиров;

снизить риски появления фирм, преследующих получение максимальной прибыли без долгосрочных вложений в развитие отрасли.

Контроль качества предоставления транспортных услуг.

При введении рейтинговой системы распределения маршрутов функции контроля и оценки качества работы перевозчиков приобретают первостепенное значение. Требуется принятие отдельного нормативно-правового акта, регламентирующего процесс контроля со стороны администрации за исполнением перевозчиками условий договоров и устанавливающего методику расчета рейтинговой оценки.

Контроль за исполнением перевозчиками условий договора должен включать:

навигационный контроль за соблюдением расписания движения и выполнением установленного объема транспортной работы;

линейный контроль посредством выездных проверок соответствия транспортных средств и услуг по перевозке пассажиров установленным требованиям,

наличие информации о нарушении перевозчиком правил организации пассажирских перевозок и информации о нарушении водителями перевозчика правил дорожного движения, зафиксированных случаев ДТП.

Уровень качества перевозки пассажиров должен поддерживаться не ниже установленного норматива, при оценке качества ниже данного порога к перевозчику должны применяться штрафные санкции, включая расторжение договора при систематическом выявлении нарушений, что повлечет обнуление рейтинга и невозможность перевозчика претендовать на другие маршруты. В рамках субсидируемой маршрутной сети оценка качества должна влиять на объем выплачиваемых перевозчику субсидий.

Информация о рейтинге и оценке качества работы перевозчиков должна являться публичной и ежемесячно размещаться в средствах массовой информации.

Мероприятия, направленные на решение поставленных задач

. Создание нормативно-правовой базы.

Основой функционирования всей транспортной системы является нормативно-правовая база, соответствующая установленным принципам транспортного обслуживания жителей города Перми. Качество и проработка нормативной документации позволит снизить риски, связанные с обращениями перевозчиков в судебные инстанции, УФАС и т.п.

Нормативно-правовая база должна включать следующие документы, разработанные в соответствии с изложенными принципами:

) Решение ПГД о внесении изменений в Положение об организации пассажирских перевозок на маршрутах регулярных перевозок города Перми.

Положение об организации пассажирских перевозок на маршрутах регулярных перевозок города Перми является основным документом, устанавливающим правила работы городского пассажирского транспорта в г.Перми.

В связи с наличием новых принципов организации работы отрасли требуется внесение следующих изменений в данный документ:

разделение маршрутной сети на коммерческую и субсидируемую, установление принципов отнесения маршрутов к той или другой маршрутной сети;

замена конкурсных процедур распределения маршрутов рейтинговой системой с указанием основных принципов рейтинговой оценки;

утверждение параметров качества транспортного обслуживания жителей города Перми, устанавливающих минимальные требования к маршрутной сети и подвижному составу.

Качество предоставления транспортных услуг определяется набором следующих параметров:

а) параметры, определяющие уровень комфорта перевозки пассажиров.

Уровень комфорта перевозки пассажиров на маршрутах регулярных перевозок характеризуется количеством человек, приходящимся на единицу площади транспортного средства. В зависимости от этого принимаются следующие уровни комфорта:

 минимальный - 8 чел/м2;

 удовлетворительный - 6 чел/м2;

 хороший - 5 чел/м2;

 комфортный - 4 чел/м2.

Каждому уровню комфорта пассажирских перевозок соответствует определенный объем транспортной работы, в зависимости от которого должен планироваться необходимый объем бюджетного финансирования для предоставления субсидий перевозчикам. Уровень комфорта и объемы финансирования должны утверждаться Пермской городской Думой.

б) параметры, предъявляемые к подвижному составу на маршруте:

 количество мест для сидения на маршрутах протяженностью более 20 км должно составлять не менее 30;

 количество транспортных средств с низким расположением пола должно составлять не менее 20 % от общего количества подвижного состава, осуществляющего движение на маршруте регулярных перевозок.

в) параметры, определяемые зональным расположением маршрута:

 время первого отправления маршрута с начального остановочного пункта;

 время последнего отправления маршрута с конечного остановочного пункта;

 максимальный интервал движения на маршруте в часы «пик».

) Решение ПГД о Порядке формирования и утверждении тарифов на перевозку пассажиров и багажа на маршрутах регулярных перевозок.

Разделение маршрутов на субсидируемые и коммерческие требует внесения изменений в Порядок формирования тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным и городским электрическим транспортом на поселенческих и межмуниципальных маршрутах городского и пригородного сообщений. Тариф в коммерческой сети должен превышать тариф на субсидируемых маршрутах не менее чем в 2 раза.

Тариф должен утверждаться ежегодно в фиксированной сумме, как для общественной, так и коммерческой сети. Возможно установление разных величин тарифа для различных видов транспорта (автобус, трамвай, троллейбус).

При работоспособности модели и получении опыта экономического планирования бюджета города, возможно применение предельного тарифа в рамках коммерческой маршрутной сети.

Также в рамках данного документа необходимо принятие методики определяющей зависимость объема финансирования отрасли от утвержденного и расчетного тарифа на пассажирские перевозки. Это обеспечит прозрачность взаимодействия между перевозчиками и муниципальной властью, что снизит риски обращений в судебные органы.

) Постановление администрации города Перми об утверждении субсидируемой и коммерческой маршрутных сетей и механизме регулирования объемов работ.

На основании существующей маршрутной сети и объемов перевозок пассажиров должны быть выделены маршруты, имеющие социальную значимость для населения и образующие субсидируемую маршрутную сеть. Оставшиеся маршруты следует перевести в разряд коммерческих. Постановлением администрации также должен предусматриваться механизм регулирования объемов работ на субсидируемых маршрутах в зависимости от развития коммерческой маршрутной сети, заключающийся в следующем:

при открытии новых маршрутов в рамках коммерческой маршрутной сети производится корректировка объемов работ на субсидируемых маршрутах, но не ниже величин, установленных параметрами качества.

при изменении или закрытии коммерческих маршрутов объем работы на субсидируемой маршрутной сети доводится до уровня, необходимого для перевозки пассажиров с заданным уровнем качества.

) Постановление администрации города Перми о Порядке открытия, изменения и закрытия маршрутов регулярных перевозок.

Данный документ должен определять возможность развития маршрутной сети с соблюдением инфраструктурных ограничений и условий добросовестной конкуренции на рынке городских пассажирских перевозок, устанавливая:

порядок взаимодействия между администрацией, перевозчиками и жителями города Перми при открытии, изменения и закрытия маршрутов;

критерии определения возможности открытия, изменения и закрытия субсидируемых и коммерческих маршрутов.

) Постановление администрации города Перми о порядке оценки рейтинга перевозчиков, распределении маршрутов регулярных перевозок и типовой форме договоров.

Данное постановление будет являться основным документом при работе с перевозчиками, поскольку будет устанавливать:

критерии оценки рейтинга перевозчика и способы их оценки;

условия и очередность заключения договоров с перевозчиками в зависимости от рейтинга;

порядок проведения контроля со стороны МБУ «Гортранс» и оценки качества работы перевозчиков;

типовые формы договоров с перевозчиками на субсидируемые и коммерческие маршруты.

) Постановление администрации города Перми о Порядке расчета и выплаты субсидий за перевозку льготных категорий пассажиров.

Система расчета и выплаты субсидии за перевозку льготных категорий пассажиров должна основываться на плате за каждого перевезенного пассажира за счет соответствующего бюджета. Количество фактически перевезенных льготных пассажиров может быть определено по данным обследования пассажиропотока либо электронной системы оплаты проезда, при введении которой возможно ограничение количества поездок. Сумма субсидии должна рассчитываться исходя из действующей величины тарифа.

Реорганизация МУП «Пермгорэлектротранс».

Анализ управленческой и финансово-экономической деятельности МУП «Пермгорэлектротранс» показывает, что существующая организационно-правовая форма предприятия не позволяет эффективно решать поставленные задачи. В условиях рыночных отношений выполнение предприятием функций по содержанию инфраструктуры ведет к его неконкурентоспособности. В связи с этим требуется реорганизация МУП «Пермгорэлектротранс», направленная на оптимизацию его структуры и повышение экономической эффективности.

Принцип реорганизации - разделение МУП «Пермгорэлектротранс» на:

) Предприятие по содержанию инфраструктуры городского электрического транспорта, финансируемое из бюджета города;

) Предприятие, осуществляющие перевозки пассажиров на идентичных условиях с другими видами транспорта в рамках субсидируемой маршрутной сети.

Предприятию по содержанию инфраструктуры перейдут функции по содержанию и ремонту контактных сетей, рельсовых путей, тяговых подстанций, развитию трамвайных линий в соответствии с Генеральным планом города Перми.

Предприятие по перевозке пассажиров должно заниматься вопросами повышения качества предоставляемых транспортных услуг и привлекательности городского электрического транспорта. Функции данного предприятия должны включать содержание и обслуживание подвижного состава, его обновление, разработку расписаний движения и предложений по формированию сети трамвайных и троллейбусных маршрутов.

Создание приоритетных условий для движения общественного транспорта.

Ежегодно возрастающая плотность транспортных средств на улично-дорожной сети в центральной части города вынуждает увеличивать время на выполнение рейса практически по всем маршрутам, следующим через данный район, а как следствие ежегодно снижается средняя эксплуатационная скорость пассажирского транспорта. В то время как скорость является одним из основных параметров, по которым житель города делает выбор между индивидуальным и общественным транспортом.

Принципы предоставления приоритета движению общественного транспорта должны быть следующие:

общественный пассажирский транспорт обладает приоритетом над индивидуальным транспортом;

трамвай как основа маршрутной сети обладает приоритетом над всеми другими участниками дорожного движения.

Для решения поставленной задачи по сокращению времени поездки на общественном транспорте необходимо:

. На максимально загруженных участках УДС выделить отдельные полосы для движения общественного транспорта.

. Развивать рельсовый транспорт с созданием системы приоритетного пропуска трамваев на перекрестках с высокой интенсивностью движения.

. Реализовать мероприятия, направленные на сокращение простоев пассажирского транспорта в результате ДТП, включающие взаимодействие с ГИБДД и развитие фото- и видео фиксирующих систем на наиболее аварийных участках улично-дорожной сети.

. Развивать сеть перехватывающих парковок;

. Применять жесткие административные меры по пресечению парковки в запрещенных для стоянки местах.

Развитие транспортной инфраструктуры.

Транспортная доступность и охват сети общественного транспорта напрямую зависят от развития транспортной инфраструктуры, включающей в себя:

участки улично-дорожной сети, пригодные для эксплуатации общественного транспорта;

остановочные пункты;

места для разворота и межрейсового отстоя общественного транспорта.

Развитие улично-дорожной сети, в частности участков, задействованных для движения общественного транспорта, должно осуществляться в соответствии с Мастер-планом и Генеральным планом города Перми, предусматривающими соответствие сети общественного транспорта продольным и радиальным связям. Это позволит сделать схему маршрутов общественного транспорта более понятной, эффективной, с большей степенью межвидовой интеграции.

Программа развития транспортной инфраструктуры должна быть направлена на повышение транспортной доступности и включать мероприятия по:

а) обустройству и сокращению дальности подходов к остановочным пунктам;

б) повышению удобства ожидания общественного транспорта на остановочных пунктах;

в) обустройству мест разворота и межрейсового отстоя транспортных средств на конечных остановочных пунктах;

г) повышению пропускной способности объектов транспортной инфраструктуры в зависимости от спроса на услуги общественного транспорта.

В местах пересечения различных видов транспорта, в т.ч. пригородного и междугороднего сообщений, необходимо развивать мультимодальные транспортные узлы, позволяющие совершать пересадки между видами транспорта с наименьшими издержками.

Повышение уровня информационного обеспечения работы городского пассажирского транспорта.

Уровень информированности населения о работе городского пассажирского транспорта оказывает существенное влияние на его привлекательность, поскольку пассажиру важно знать такие характеристики маршрутной сети, как схему движения маршрутов, расписание движения, изменения, задержки в работе общественного транспорта.

В виду этого целесообразно продолжать развивать существующие системы информирования пассажиров о работе пассажирского транспорта, включающие:

электронные информационные табло, установленные на остановочных пунктах и в салонах транспортных средств;

WEB-программы с предоставлением действующего расписания движения маршрутов, а также информирующие об изменениях и задержках в работе общественного транспорта.

В целях повышения качества управления отраслью возможно использование электронной системы оплаты проезда для оперативно получения максимально точного пассажиропотока с учетом его помаршрутных, поостановочных, категорийных и временных особенностей в режиме реального времени, что также позволит исключить проведение сложных организационных мероприятий по его изучению.

Также возможно развитие информационных технологий, обеспечивающих использование навигационной информации в общественных целях, например аналог московской системы «пробки» и т.п.

Проведение гибкой тарифной политики.

Гибкая тарифная политика подразумевает предоставление жителям возможности поездки на общественном транспорте с наименьшими затратами при необходимости пересадок между маршрутами. Данная цель может быть достигнута за счет введения различных проездных документов, таких как суточная карточка, действующая в настоящее время только на городском электрическом транспорте.

При введении электронной системы оплаты проезда появится возможность увеличения количества видов проездных документов, что должно способствовать привлечению на общественный транспорт новых пассажиров.

Опираясь на опыт стран Западной Европы, можно выделить ряд перспективных видов проездных документов:

суточный проездной, позволяющий совершать поездки на всех городских маршрутах;

проездной документ на определенное количество поездок на всех городских маршрутов;

проездной документ, действующий ограниченный отрезок времени (60, 75, 90 или 120 минут, время устанавливается по результатам исследования пассажирских запросов) на всех городских маршрутах;

льготные проездные, стоимость которых устанавливает перевозчик;

специальные проездные документы для туристов, билеты, действительные в выходные и праздничные дни, семейные проездные документы на выходные дни и т. п.

Данные проездные документы должны вводиться постепенно и сопровождаться информационной поддержкой, разъясняющей пассажирам их преимущества.

Реализация данных мероприятий должна осуществляться по инициативе перевозчиков, что возможно при стабильных условиях работы и возможности заключения долгосрочных договоров сроком не менее трех лет.

Борьба с «нелегальными» маршрутами

Наличие на рынке городских пассажирских перевозок «нелегальных» маршрутов, т.е. перевозки по которым осуществляются без договора с департаментом дорог и транспорта администрации города Перми, оказывает существенное негативное влияние на всю отрасль, в том числе ведет к недополучению доходов как перевозчиками, работающими «по правилам», так и бюджетом города.

Невозможно выстроить эффективную схему взаимодействия между администрацией города и перевозчиками, если перевозчик может войти на рынок в обход действующих правил.

В настоящее время отсутствуют эффективные механизмы борьбы с «нелегальными» маршрутами. Пункт 2 статьи 2.11 Закона Пермского края от … № … «Об административных правонарушениях» предусматривает, что нарушение или невыполнение установленных органами местного самоуправления правил (порядка) предоставления транспортных услуг населению и (или) организации транспортного обслуживания влечет наложение административного штрафа на физических лиц в размере от одной тысячи до четырех тысяч рублей; на должностных лиц - от четырех тысяч до сорока тысяч рублей; на юридических лиц - от двадцати тысяч до двухсот пятидесяти тысяч рублей. Те же действия (бездействие), совершенные лицом, подвергнутым административному наказанию по указанной норме - влекут наложение административного штрафа на физических лиц в размере от четырех тысяч до пяти тысяч рублей; на должностных лиц - от сорока тысяч до пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц - от двухсот пятидесяти тысяч до пятисот тысяч рублей.

Из детального анализа нормы следует, что к ответственности могут быть привлечены лица (перевозчики), которые нарушают или не выполняют правила оказания транспортных услуг населению или неправильно организовывают транспортное обслуживание. Между тем указанная норма не позволяет привлечь к ответственности перевозчиков, игнорирующих Положение об организации пассажирских перевозок на маршрутах регулярных перевозок города Перми. В результате не представляется возможным привлечь к ответственности лиц, самовольно выезжающих на маршруты регулярных перевозок города Перми.

В связи с этим необходимо совершенствование краевого законодательства, в частности установление строгой ответственности за нарушение правил входа и работы на маршрутах регулярных перевозок.

Кроме того, необходимо совершенствовать методы взаимодействия администрации города с контрольно-надзорными органами (ГИБДД, УГАДН, ОБППР, прокуратура) в части осуществления контроля за соблюдением установленных правил и привлечения к ответственности перевозчиков, их нарушающих, по всем возможным статьям федерального и краевого законодательства.

Этапы перехода к новой модели организации работы отрасли

этап.

Утверждение нормативной документации;

Разделение маршрутной сети на субсидируемые и коммерческие маршруты;

Введение рейтинговой системы оценки перевозчиков.

Заключение договоров на маршруты с перевозчиками, осуществляющими их обслуживание, на одинаковый срок.

этап.

Контроль качества работы и оценка рейтинга каждого перевозчика по каждому маршруту;

Вход новых перевозчиков за счет открытия маршрутов в рамках коммерческой маршрутной сети.

этап.

Окончание сроков действия договоров, заключенных на 1 этапе, и перераспределение маршрутов в зависимости от рейтинга перевозчика.

Заключение новых долгосрочных договоров на маршруты с перевозчиками, имеющими наибольший рейтинг.

.2 Экономическое обоснование разработанных рекомендаций

Результатом реализации данной Концепции должна стать новая система организации работы отрасли пассажирских перевозок в городе Перми, сочетающая обеспечение существующей потребности жителей в транспортном обслуживании, обеспечение безопасности при перевозке пассажиров и надлежащий уровень комфорта.

Таблица 8. Показатели реализации программы

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатели | период | | |
| Сроки реализации | 2015 год | 2016 год | 2017 год |
| Объемы и источники финансирования программы (подпрограммы) | 2015 год | 2016 год | 2017 год |
| Программа, всего (тыс. руб.), в том числе | 1062566,539 | 1028870,623 | 825995,380 |
| бюджет города Перми (без учета неиспользованных ассигнований 2014 года) | 1054097,22 | 1028870,623 | 825995,380 |
| бюджет города Перми (неиспользованные ассигнования 2014 года) | 8469,319 | 0,0 | 0,0 |
| Подпрограмма 1.1, всего (тыс. руб.), в том числе | 148305,910 | 142534,680 | 151264,480 |
| бюджет города Перми (без учета неиспользованных ассигнований 2014 года) | 140190,725 | 142534,68 | 151264,48 |
| бюджет города Перми (неиспользованные ассигнования 2014 года) | 8115,185 | 0,0 | 0,0 |
| Подпрограмма 1.2, всего (тыс. руб.), в том числе | 914260,629 | 886335,943 | 674730,900 |
| бюджет города Перми (без учета неиспользованных ассигнований 2014 года) | 913906,495 | 886335,943 | 674730,900 |
| бюджет города Перми (неиспользованные ассигнования 2014 года) | 354,134 | 0,0 | 0,0 |
| Показатели конечного результата цели программы | 2015 год | 2016 год | 2017 год |
| Среднее время транспортных корреспонденций (мин.) | 41 | 41 | 41 |
| Средняя эксплуатационная скорость движения городского пассажирского транспорта общего пользования, в том числе по видам (км/час) | 16,3 | 16,3 | 16,3 |
| автобус | 18,3 | 18,3 | 18,3 |
| трамвай | 14,5 | 14,5 | 14,5 |
| троллейбус | 16,0 | 16,0 | 16,0 |
| Снижение дорожно-транспортных происшествий с участием городского пассажирского транспорта общего пользования, в результате которых причинен вред здоровью или наступила смерть (случай) | 78 | 78 | 78 |
| Снижение дорожно-транспортных происшествий с участием городского пассажирского транспорта общего пользования, влияющих на движение электротранспорта (случай) | 482 | 482 | 482 |

### Таблица 9. Показатели конечного результата реализации муниципальной программы "Организация дорожного движения и развитие городского пассажирского транспорта общего пользования в городе Перми"

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N | Наименование цели программы, подпрограммы, задачи, показателя конечного результата реализации программы | Ед. изм. | Значения показателей конечного результата реализации программы | | |
|  |  |  | 2015 год | 2016 год | 2017 год |
| 1 | Цель. Стабилизация среднего времени транспортных корреспонденций, осуществляемых жителями города Перми, при соблюдении требований безопасности и установленного уровня качества транспортного обслуживания | | | | |
|  | Среднее время транспортных корреспонденций | мин. | 41 | 41 | 41 |
|  | Средняя эксплуатационная скорость движения городского пассажирского транспорта общего пользования, в том числе по видам: | км/час | 16,3 | 16,3 | 16,3 |
|  | автобус | км/час | 18,3 | 18,3 | 18,3 |
|  | трамвай | км/час | 14,5 | 14,5 | 14,5 |
|  | троллейбус | км/час | 16,0 | 16,0 | 16,0 |
|  | Снижение дорожно-транспортных происшествий с участием городского пассажирского транспорта общего пользования, в результате которых причинен вред здоровью или наступила смерть | случай | 78 | 78 | 78 |
|  | Снижение дорожно-транспортных происшествий с участием городского пассажирского транспорта общего пользования, влияющих на движение электротранспорта | случай | 482 | 482 | 482 |
| 1.1 | Подпрограмма. Организация дорожного движения в городе Перми | | | | |
| 1.1.1 | Задача. Совершенствование организации дорожного движения и обеспечение безопасности на улично-дорожной сети города Перми | | | | |
|  | Доля технических средств организации дорожного движения на содержании от общего числа технических средств на улично-дорожной сети | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
|  | Доля комплексов технических средств видеонаблюдения и управления дорожным движением на содержании от общего числа комплексов технических средств видеонаблюдения и управления дорожным движением на улично-дорожной сети | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
|  | Число погибших в результате дорожно-транспортных происшествий | чел. | 118 | 118 | 118 |
|  | Доля освоенных средств бюджета города Перми на содержание муниципального казенного учреждения, осуществляющего полномочия органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения, от выделенного объема средств бюджета города Перми | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
|  | Доля площади улично-дорожной сети, обеспеченная проектами организации дорожного движения, от общей площади улично-дорожной сети | % | 17,1 | 5,7 | 6,1 |
|  | Доля площади улично-дорожной сети, на которой реализованы проекты организации дорожного движения, от общей площади улично-дорожной сети | % | 19,6 | 19,5 | 19,5 |
|  | Площадь улично-дорожной сети, на которой реализованы проекты организации дорожного движения (с учетом нарастающего итога значения) | тыс. кв. м | 3839,6 | 3839,6 | 3839,6 |
|  | Доля организованных парковочных мест от общего количества планируемых к организации на платной основе парковочных мест | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| 1.2 | Подпрограмма. Развитие городского пассажирского транспорта общего пользования в городе Перми | | | | |
| 1.2.1 | Задача. Обеспечение потребности в перевозках пассажиров на транспорте общего пользования для населения города Перми | | | | |
|  | Пассажиропоток на всех видах городского пассажирского транспорта общего пользования в год | млн. чел. | 290,7 | 290,7 | 290,7 |
|  | Средний срок службы транспортных средств, в том числе: | лет | 12,0 | 12,0 | 12,0 |
|  | автобус (норматив - 7 лет) |  | 13,0 | 13,0 | 13,0 |
|  | трамвай (норматив - 10 лет) |  | 13,0 | 13,0 | 13,0 |
|  | троллейбус (норматив - 7 лет) |  | 10,0 | 10,0 | 10,0 |
|  | Доля транспортных средств с низким расположением пола в общем числе транспортных средств городского общественного транспорта | % | 55,0 | 56,0 | 57,0 |
|  | Доля субсидируемых автобусных маршрутов от общего числа автобусных маршрутов | % | 51,5 | 51,5 | 51,5 |
|  | Пассажиропоток на городском электрическом пассажирском транспорте общего пользования в год | млн. чел. | 52,1 | 52,1 | 52,1 |
|  | Минимальный объем транспортной работы городского электрического пассажирского транспорта общего пользования в год | час | 570864,0 | 570864,0 | 570864,0 |
|  | Доля числа поездок на городском пассажирском транспорте общего пользования от общего числа поездок | % | 47,12 | 47,12 | 47,12 |
|  | Количество поездок на общественном транспорте в расчете на 1 жителя города в месяц | ед. | 23,4 | 23,3 | 23,1 |
|  | Размер тарифа на перевозки на городском пассажирском транспорте общего пользования | руб. | 16,0 | 16,0 | 16,0 |
| 1.2.2 | Задача. Обеспечение территориальной доступности услуг городского пассажирского транспорта общего пользования для населения города Перми | | | | |
|  | Плотность маршрутной сети от общей протяженности улично-дорожной сети | % | 47,7 | 47,7 | 47,7 |
|  | Приведение остановочных пунктов в соответствие с нормативными требованиями | % | 72,0 | 72,0 | 74,0 |
|  | Доля обустроенных остановочных пунктов городского общественного транспорта с учетом требований доступности для маломобильных категорий граждан от общего числа обустроенных остановочных пунктов | % | 74,0 | 74,0 | 75,0 |
|  | Доля остановочных пунктов, оборудованных павильонами, от общего числа остановочных пунктов | % | 51,1 | 52,6 | 54,3 |
|  | Доля остановочных пунктов, оборудованных информационными табличками, от общего числа остановочных пунктов | % | 16,3 | 16,3 | 16,3 |
|  | Доля остановочных пунктов, содержащихся в нормативном состоянии (ГОСТ Р 52766-2007), от общего количества остановочных пунктов | % | 74,0 | 74,0 | 75,0 |
|  | Доля остановочных пунктов городского пассажирского транспорта общего пользования на содержании от общего числа остановочных пунктов в каждом районе города Перми | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
|  | Доля отремонтированных остановочных пунктов от общего числа остановочных пунктов, подлежащих текущему ремонту, в каждом районе города Перми | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| 1.2.3 | Задача. Обеспечение информационной доступности услуг городского пассажирского транспорта общего пользования для населения города Перми | | | | |
|  | Доля крупных пересадочных остановочных пунктов, оборудованных электронными информационными табло, от общего числа крупных пересадочных остановочных пунктов | % | 58,0 | 58,0 | 58,0 |
|  | Количество посещений в год информационного ресурса в сети Интернет www.gortransperm.ru | тыс. ед. | 800,0 | 900,0 | 1000,0 |

Итогами реализации концепции должны являться:

. Создание нормативно-правовой базы, обеспечивающей прозрачность процессов взаимодействия администрации и перевозчиков.

. Повышение скоростей движения общественного транспорта

. Повышение доступности услуг городского пассажирского транспорта для всех категорий пассажиров

. Повышение комфорта пассажирских перевозок.

Все вышеперечисленное будет способствовать повышению привлекательности городского пассажирского транспорта и изменит соотношение количества поездок на индивидуальном и общественном транспорте в пользу последнего.

Заключение

Исследования, проведенные в работе, направлены на решение основополагающих задач в области организации регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом. Результаты исследования предоставляют широкие возможности для развития системы регулярных перевозок. Применение на практике разработанных методик, алгоритмов и рекомендаций позволит создать систему рационального принятия управленческих решений, разработать механизм развития конкуренции, упорядочить величину и структуру пассажиропотоков.

Перечень вопросов, исследованных в работе, дополняет систему научных знаний в области управления процессами перевозок. Он позволил сформировать довольно детальное представление о сути раскрываемых проблем и методах их решения, систематизировать ранее предложенные подходы и предложить эффективное их использование.

В работе исследована значимость и понятие транспортного обслуживания населения по автобусным маршрутам регулярных перевозок. Современные знания довольно полно отражают тематику данного вопроса. Практическое развитие обосновывает необходимость развития системы научных знаний для более эффективного его функционирования.

Система регулярных перевозок рассмотрена с точки зрения теоретического построения организаций, что позволило выявить перечень недостатков и проблем управления.

Выявление критериев эффективности организации регулярных перевозок позволило установить рамки исследования, ограничить разброс поисков решений и внести ясность в окончательную цель работы. Проведенный анализ выявил множество недоработок в области транспортного законодательства, а также практическое отсутствие единого подхода в области оценки уровня качества регулярных перевозок.

В работе проведен детальный анализ функционирования системы пассажирских автоперевозок транспортом общего пользования в Пермском крае. Дана общая оценка состояния рынка автотранспортных услуг Пермского края, изучены факторы, влияющие на функционирование рынка автотранспортных услуг, проанализирована структуру пассажирских перевозок и критерии оценки результативности работы пассажирского автотранспорта. Проблематика, выявленная методами научных исследований, дает предпосылки для обоснования разработки новых методик повышения эффективности управления рынком пассажирских автотранспортных услуг.

В рамках достижения цели диссертационной работы разработан алгоритм повышения эффективности организации транспортного обслуживания населения. Алгоритм позволяет с высокой степенью рациональности и последовательности осуществить пошаговое достижение поставленной цели, с учетом внешних и внутренних факторов функционирования системы.

Критерием эффективности организации транспортного обслуживания населения принят общий уровень качества регулярных перевозок. Повышением эффективности управления, в связи с этим, может служить повышение общего уровня качества транспортного обслуживания. Разработка методики оценки уровня обеспечения безопасности перевозок пассажиров, как показателя качества транспортного обслуживания населения явилась новым подходом к оценке показателей качества регулярных перевозок. Оценен уровень обеспечения безопасности перевозок пассажиров на одном из маршрутов Пермского края. Сделаны выводы и предположения относительно дальнейшей динамики сложившейся ситуации. Обоснованы предпосылки повышения уровня этого показателя перевозчиками.

Завершающим шагом структуры алгоритма разработаны методические рекомендации, направленные на повышение эффективности организации транспортного обслуживания населения. Целью рекомендаций является устранение недостатков и дополнение системы управления процессами перевозок. К применению рекомендована методика управления качеством пассажирских автомобильных перевозок. Она позволяет систематизировать механизмы управления процессами перевозок пассажиров транспортом общего пользования, смоделировать альтернативы результатов управленческих решений, при условии внедрения рекомендаций, тем самым дает предпосылки к более созданию эффективной системы управления.

Полученные результаты дают предпосылки для дальнейшего исследования зависимостей влияния управленческих воздействий на состояние системы транспортного обслуживания населения по автобусным маршрутам регулярных перевозок.

Библиографический список

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2012 № 6-ФКЗ, от 30.12.2012 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. 04.08.2014. № 31. Ст. 4398

2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 24.03.1997. № 12. Ст. 1383.

. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть третья) от 26.11.2001 № 146-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 03.12.2001. № 49. Ст. 4552.

. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 29.01.1996. № 5. Ст. 410.

. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 05.12.1994. № 32. Ст. 3301.

. Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей» // Собрание законодательства Российской Федерации. 15.01.1996. № 3. Ст. 140.

. Приказ Минтранса России от 17.07.2012 № 241 «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации» (вместе с «Перечнем и правилами формирования тарифов и сборов за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации», «Правилами взимания рассчитанной на основе тарифов и сборов платы за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации») // Российская газета. 15.08.2012. № 186.

. Приказ Минтранса России от 28.06.2011 № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»» // Российская газета. 10.10.2011. № 225.

9. Приказ Минтранса России от 08.11.2010 № 134 «Об установлении формы электронного пассажирского билета и багажной квитанции в гражданской авиации» // Российская газета. 02.02.2011. № 22.

10. Антонов М. Н. Совершенствование методов обоснования параметров транспортного обслуживания населения по автобусным маршрутам регулярных перевозок : дис. канд. техн. наук / М. Н. Антонов. - М., 2014. - 157 с.

11. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. - М.: Статут, 2003. Кн. 4. - 910 с.

12. Выгодянский А.В. Правовое регулирование перевозок пассажиров и грузов // Юрист. 2013. № 2. С. 12-15.

13. Володькин П. П. Нормативно-правовое обеспечение безопасности до-рожного движения на предприятиях автомобильного транспорта : учеб. пособие / П. П. Володькин, И. О. Загорский. - Хабаровск : Тихоокеан. гос. ун-та, 2011. - 335 с.

14. Выгодянский А.В. Современные тенденции в сфере правового регулирования перевозок пассажиров и грузов // Российская юстиция. 2012. № 10. С. 51-53.

15. Воскобойник В. Не перекладывать издержки на плечи потребителя. Как оптимизировать систему управления автотранспортным предприятием / В. Воскобойник // Транспорт России. 2015. №5 (501). С. 51-69

16. Горобец В.Д., Веретельникова Н.Е.Транспорт: правовые аспекты ответственности перевозчика // Транспортное право. 2013. № 1. С. 5-7.

17. Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебник. 6-е изд., перераб. и доп. М.: Юстицинформ, 2012. - 592 с.

18. Журилов Б. Т. Лицензирование автотранспортной деятельности - это еще непаханое поле на российской экономической ниве / Б. Т. Журилов // Ав-томобильный транспорт, 2013. №3. С. 98-105

19. Загорский И. О. Алгоритм повышения эффективности организации транспортного обслуживания по маршрутам регулярных перевозок / И. О. Загорский, П. П. Володькин // Проблемы инновационного и экономического роста

20. Условиях кризиса: материалы международной научно-практической конференции / под. ред. А. Е. Зубарева: в 2т. - Хабаровск.: Тихоокеан. гос. ун-та, 2014. - 456 с., т. 2, С. 114-119.

. Козлова Т.С. Правовое регулирование ответственности за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров при международной воздушной перевозке: автореферат диссертации на соискание ученой степени к.ю.н. - М., 2011. - 24 c.

22. Козлова Т.С. Условия ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажиров при перевозке // Российский юридический журнал. 2014. № 6. С. 160-168.

23. Кушлин В. И. Государственное регулирование рыночной экономики: учебник / В. И. Кушлин. - М.: РАГС, 2009. - 834 с.

. Лобов В. Очищение саморегулированием / В. Лобов // Транспорт Рос-сии, 2014. №37 (353). С. 75-98

. Логистика : общественный пассажирский транспорт : учебник / под общ. ред. Л. Б. Миротина. - М.: 2013. - 224 с.

. Ложкин В. Н. Исследование эффективности управления экологической безопасностью городского транспорта в долгосрочной перспективе (на примере Санкт-Петербурга) / В. Н. Ложкин // Автотранспортное предприятие, 2014. №4, С. 25-27.

. Лукинский В. С. Логистика автомобильного транспорта: концепция, методы, модели / В. С. Лукинский [и др.] - М.: Финансы и статистика, 2011. 280 с.

28. Машин В.В. Проблемы научного подхода к созданию законов Российской Федерации в области гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажиром // Законодательство и экономика. 2012. № 8. С. 56-58

29. Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном сообщении. - М.: Статут, 2013. - 268 с.

30. Полякова И. Транспортному комплексу - опережающее развитие / И. Полякова // Транспорт России, 2012. №52 (548). С. 322

. Попов Е. Ю. Организационно-экономические методы управления безопасностью движения на автомобильном транспорте в регионе. На примере Республики Коми: дис. канд. экон. наук / Е. Ю. Попов. - Сыктывкар.: 2012, - 149 с.

32. Российское гражданское право: Учеб.: В 2 т. Т. II. Обязательственное право / Отв. ред. Е.А. Суханов. 2-е изд., стереотип М.: Статут, 2011. -1208 с.

33. Стребкова О.С. Ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира // Налоги. 2011. № 16. С. 17-20.

. Стригунова Д.П. Договор перевозки пассажира в российском законодательстве // Современное право. 2012. № 7. С. 91-96.

35. Стригунова Д.П. Правовое регулирование договора фрахтования // Современное право. 2012. № 11. С. 71-75.

36. Сироткина А. В. Транспортный процесс как интегральный критерий оценки качества АТС в эксплуатации / А. В. Сироткина // Автомобильное пред-приятие, 2013. №3. С. 98-105

37. Юренкова О.С. К вопросу о правовой природе договора фрахтования // Вестник Пермского университета. 2012. № 2. С. 169-174.

38. Kibalov, E. B. The Cost of the Cold. A View from Siberia / E. B. Kibalov, V. P. Nekhoroshkov // Problems of Economic Transition. 2013. Vol. 49. № 9. С. 23-30. (0,5 печ. л.).

|  |  |
| --- | --- |
| [**КНИЖНЫЙ МАГАЗИН**](http://учебники.информ2000.рф/chitai.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ТОВАРЫ для ХУДОЖНИКОВ и ДИЗАЙНЕРОВ**](http://учебники.информ2000.рф/kar.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**АУДИОЛЕКЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/lectr.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**IT-специалисты: ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/otu.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ФИТНЕС на ДОМУ**](http://учебники.информ2000.рф/fit1.shtml) |  |