СОДЕРЖАНИЕ

Введение

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ

1.1 Особенности услуг пассажирского транспорта

1.2 Законодательное регулирование транспортного обслуживания населения

2 Обслуживание населения услугами пассажирского транспорта в г. Ростов-на-Дону

2.1 Общая характеристика обслуживания населения услугами пассажирского транспорта в г. Ростов-на-Дону

2.2 Основные показатели транспортного обслуживания населения в г. Ростов-на-Дону в 2004 – 2006 гг

3 Разработка предложений по совершенствованию обслуживания населения услугами пассажирского транспорта в г.Ростов-на-Дону

3.1 Основные достоинства и недостатки транспортного обслуживания населения в г. Ростов-на-Дону

3.2 Предложения по совершенствованию транспортного облуживания населения в г. Ростов-на-Дону

4 Определение эффективности внесенных предложений

Заключение

Список использованной литературы

Введение

Эффективная и надежная работа пассажирского транспорта является важнейшим фактором социально-политической и экономической стабильности..

Несмотря на усилия органов местного самоуправления и транспортных предприятий по адаптации к рыночным преобразованиям в последние годы в указанной сфере появились следующие проблемные тенденции: прогрессирующее физическое и моральное старение парка транспортных средств, резко увеличивающее текущие затраты на их эксплуатацию; сокращение численности подвижного состава большой вместимости и рост количества автобусов малой вместимости; сокращение провозных возможностей муниципального транспорта, компенсируемое ростом привлечения автобусов частного сектора и автомобилизацией населения; снижение качества транспортного обслуживания населения при росте его подвижности; рост транспортных затрат населения, оплачивающего свой проезд; повышение бюджетных расходов на обеспечение работы ГПТ и др[[1]](#footnote-1).

Происходящие изменения в сфере транспортной политики муниципального образования обусловили необходимость применения новых управленческих решений при организации работы общественного пассажирского транспорта. Это требует создания качественно новых систем управления, способных гибко реагировать на быстро изменяющиеся условия среды и приоритеты населения. Любое управление предполагает наличие объекта управления (часть системы, которой управляют), субъекта управления (часть системы, которая управляет), предмета управления и внешней среды[[2]](#footnote-2).

Таким образом, актуальность темы дипломной работы обусловлена не только высокой востребованностью услуг пассажирского транспорта населением, но и необходимостью соблюдения безопасности движения, безопасности пассажиров, так как пассажирские перевозки в настоящее время обладают высокой аварийной опасностью.

Объектом исследования в дипломной работе является пассажирский транспорт, предметом – обслуживание населения услугами пассажирского транспорта в г. Ростов-на-Дону.

Целью данной дипломной работы является разработка предложений по совершенствованию обслуживания населения услугами пассажирского транспорта в г. Ростов-на-Дону. Для достижения поставленной цели в работе решены следующие задачи:

1. раскрыты особенности услуг пассажирского транспорта, показаны особенности основных видов пассажирского транспорта, эксплуатируемых в настоящее время – железнодорожного, автомобильного, воздушного, речного и морского;
2. раскрыты основы законодательного регулирования транспортного обслуживания населения;
3. дана общая характеристика обслуживания населения услугами пассажирского транспорта в г. Ростов-на-Дону;
4. проанализированы основные показатели транспортного обслуживания населения в г. Ростов-на-Дону в 2004 – 2006 гг.;
5. показаны основные достоинства и недостатки транспортного обслуживания населения в г. Ростов-на-Дону;
6. разработаны предложения по совершенствованию транспортного обслуживания населения в г. Ростов-на-Дону;
7. определена эффективность внесенных предложений.

Дипломная работа написана на 65 листах и состоит из введения, четырех глав, заключения и списка использованной литературы.

1 Теоретические основы транспортного обслуживания населения

1.1 Особенности услуг пассажирского транспорта

Объектом управления на городском пассажирском транспорте является пассажирское транспортное производство (перевозка пассажиров: именно на удовлетворение потребностей населения муниципального образования направлена деятельность как органов управления, так и автоперевозчиков; техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава, обеспечение транспортного предприятия всеми видами ресурсов). Оно обладает целым рядом специфических особенностей, которые также необходимо учитывать в процессе принятия управленческих решений.

Субъектом управления в транспортном комплексе на территории муниципального образования выступают органы государственного и муниципального управления, осуществляющие возложенные на них полномочия по регулированию рынка транспортных услуг (под муниципальным отраслевым рынком будем понимать отрасль коммерческой деятельности, соответствующую вопросу местного значения, установленному ФЗ №131 «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ[[3]](#footnote-3)», ответственность за функционирование которой несёт система местного самоуправления муниципального образования) и перевозок; общественные организации, призванные защищать интересы пассажиров, перевозчиков и третьих лиц; юридические лица и индивидуальные предприниматели без образования юридического лица, осуществляющие пассажирские перевозки:

1. Органы местного самоуправления:

а) представительный – закрепляет в соответствующих муниципальных правовых актах правила предоставления транспортных услуг населению;

б) глава муниципального образования – подписывает и обнародует в порядке, установленном уставом муниципального образования, нормативные правовые акты (постановления, распоряжения) в области транспортного обслуживания населения;

в) исполнительно-распорядительный – обеспечивает выполнение решений представительного органа, постановлений и распоряжений главы муниципального образования, в том числе регулирует вопросы деятельности предприятий пассажирского транспорта в границах муниципального образования; создаёт условия для участия в оказании транспортных услуг населению широкого круга хозяйствующих субъектов и развития здоровой конкуренции в интересах пассажиров (в частности, проводит конкурсы владельцев автотранспорта на осуществление регулярных пассажирских перевозок во внутригородском сообщении и заключает договоры с победителями);

г) контрольный (при условии его образования) – следит за правомерностью и целевым характером расходования бюджетных средств.

2. Автоперевозчики (хозяйствующие субъекты – муниципальные и частные предприятия пассажирского транспорта, а также индивидуальные предприниматели, имеющие лицензию на перевозку пассажиров более 8 человек и зарегистрированные в установленном порядке в налоговом органе) предоставляют транспортные услуги населению в границах муниципального образования (в этом случае их деятельность регулируется органами местного самоуправления), а также осуществляют пригородные и междугородные перевозки (в этом случае их деятельность регулируется органами государственной власти области).

Предприятия пассажирского транспорта являются достаточно специфичными субъектами управления, которые характеризуются следующими особенностями, накладывающими свой отпечаток на характер управленческой деятельности:

-основной производственный процесс происходит за пределами территории предприятия, что актуализирует повышение требований к контролю за работой на линии и использованию средств производственной связи;

-перевозочная деятельность имеет высокую социально-политическую значимость;

- потребность в перевозках проявляется статистически и зависит от различных внешних факторов, что повышает роль и значение диспетчерского управления;

- муниципальные перевозки осуществляются с привлечением бюджетных средств, значительная часть пассажиров пользуется льготами, что требует особого режима финансирования перевозчиков и контроля над его расходами;

- транспортные средства являются источниками повышенной опасности, в связи с чем обеспечение безопасности перевозок пассажиров имеет первостепенное значение и должно преобладать над чисто экономическими интересами перевозчиками.

Следовательно, субъекты транспортного обслуживания населения в лице органов местного самоуправления осуществляют правовое регулирование реализуемой функции, выполняют возложенные на них права и обязанности в границах своих полномочий, а автоперевозчики – непосредственно предоставляют населению услуги пассажирского транспорта исходя из собственных интересов, интересов муниципальных образований и руководствуясь правовыми нормами.

Согласно ст. 6 Закона «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» к вопросам местного значения, находящимся в ведении органов местного самоуправления муниципальных образований Российской Федерации, относится «организация транспортного обслуживания населения и муниципальных предприятий».

В настоящее время сложились следующие модели функционирования городского пассажирского транспорта:

1. Организация транспортного обслуживания силами существующего или вновь созданного муниципального предприятия (вариант, приемлемый в основном, в крупных городских поселениях).

2. Заключение органом местного самоуправления договора о предоставлении услуг по транспортному обслуживанию населения муниципального образования с региональной транспортной компанией либо муниципальным предприятием районного уровня.

3. Организация транспортного обслуживания населения силами частных пассажирских перевозчиков.

4. Создание пула заказчиков на услуги по транспортному обслуживанию населения из органов местного самоуправления нескольких муниципальных образований и заключение соответствующего договора с пассажирским перевозчиком – межмуниципальным хозяйственным обществом либо частным перевозчиком.

От эффективности выбора модели функционирования городского пассажирского транспорта зависит улучшение условий и уровня жизни населения, надежность работы подвижного состава, доступность и комфорт поездки, регулярность сообщений при безусловном обеспечении безопасности перевозок.

Такая задача стоит перед всеми органами местного самоуправления, в том числе по обеспечению работы городского пассажирского транспорта.

Дадим краткую характеристику основных видов пассажирского транспорта:

Железнодорожный транспорт играет важную роль в функционировании и развитии товарного рынка страны, в удовлетворении потребности населения в передвижении. Основной сферой применения железнодорожного транспорта являются массовые перевозки пассажиров в межрайонном (межобластном), междугородном и пригородном сообщениях. В перевозках пассажиров по железным дорогам преобладают перевозки в пригородном и местном сообщениях (около 90% общего количества пассажиров). Дальние пассажирские перевозки составляют свыше 40% пассажирооборота.

Исторически железнодорожный транспорт России, а затем и СССР развивался как единая структура с одинаковой, отличающейся от западной, шириной рельсовой колеи (1520 мм) и рациональным размещением технических средств и вспомогательных производств по территории страны.

Технико-экономические особенности и преимущества железнодорожного транспорта заключаются в следующем:

* возможность сооружения на любой сухопутной территории, а также с помощью мостов, тоннелей и паромов осуществление железнодорожной связи и с разделенными, в том числе и островными территориями;
* массовость перевозок и высокая провозная способность железных дорог;
* возможность массовых перевозок пассажиров с большой скоростью;
* регулярность перевозок независимо от времени года, времени суток и погоды;
* более короткий, по сравнению с водным транспортом, путь перевозки пассажиров (короче на 15 – 20%);
* невысокая себестоимость перевозок по сравнению с другими видами транспорта.

Недостатки:

* капиталоемкость сооружения железных дорог;
* относительно медленная отдача авансируемого капитала (окупаемость) – 6 – 8 лет, а иногда и более;
* железнодорожный транспорт – трудоемкая и металлоемкая отрасль;
* производительность труда ниже, чем на воздушном транспорте, но выше, чем на автомобильном;
* невысокий уровень качества транспортных услуг, предоставляемых клиентам.

Основными элементами технического оснащения железнодорожного транспорта являются рельсовый путь с искусственными сооружениями, станции и раздельные (остановочные) пункты с соответствующим обустройством, подвижной состав (вагоны, локомотивы, электровозы), устройства электроснабжения, специальные средства регулирования и обеспечения безопасности движения и управления перевозочным процессом. Крупные пассажирские станции оборудуются капитальными зданиями и сооружениями (вокзал, платформы, площадки, предприятия дистанций службы пути, депо, центры фирменного транспортного обслуживания клиентуры и т.д.).

Железнодорожный путь представляет собой земляное полотно с балластной призмой из щебня или гравия, на которой размещаются железобетонные или деревянные шпалы с прикрепленными к ним стальными рельсами. Расстояние между внутренними гранями головок двух параллельно расположенных на шпалах рельсов называется шириной колеи. В России, странах СНГ, Прибалтики и Финляндии ширина колеи составляет 1520 мм. В большинстве европейских стран, США, Канаде, Мексике, Уругвае, Турции, Иране, Египте, Тунисе, Алжире – 1435 мм. Это так называемая нормальная или стефенсоновская колея. В Индии, Пакистане, Аргентине, Бразилии, Испании, Португалии используется широкая колея двух типов – 1656 и 1600 мм. В Японии используют среднюю и узкую колеи 1067, 1000 и 900 мм.

Большая роль автомобильного транспорта на транспортном рынке обусловлена его специфическими особенностями и преимуществами перед другими видами транспорта:

* высокая маневренность и подвижность, позволяющие быстро сосредоточить транспортные средства в необходимом количестве и в нужном месте;
* способность обеспечить доставку «от двери к двери» без дополнительных пересадок в пути следования;
* высокая скорость передвижения;
* необходимость меньших капиталовложений в строительство автодорог при малых потоках грузов и пассажиров.

Наиболее эффективной сферой использования автотранспорта являются короткопробежные перевозки. Большая мобильность, удобство перемещения и способность быстро реагировать на изменения спроса пассажиров позволяют автотранспорту часто быть вне конкуренции при пассажирских перевозках на местных линиях. Средняя дальность поездки одного пассажира составляет 9 км.

К недостаткам автотранспорта можно отнести следующие:

* высокая себестоимость перевозок (в десятки раз выше, чем на других видах транспорта);
* высокий уровень загрязнения окружающей среды;
* большая трудоемкость (на автотранспорте занято ¾ всех работающих на транспорте);
* низкий уровень производительности труда вследствие малой средней грузоподъемности и пассажировместимости автомобиля;
* большие металлоемкость и энергоемкость.

Автотранспорт обеспечивает главным образом внутрирайонные перевозки пассажиров, осуществляет централизованные перевозки от железнодорожных станций, аэровокзалов, речных и морских портов и обратно. К пассажирскому подвижному составу обычно относятся автобусы и легковые автомобили. Отдельно выделяют грузопассажирские автомобили, создаваемые обычно на базе легковых автомобилей, но предназначенные для перевозки как пассажиров, так и небольших партий грузов.

Действущую сеть автомобильных дорог по техническим и качественным характеристикам делят на 5 классов (СНиП 2.05.02-85). По народнохозяйственному и административному значению автодороги первой и частично второй категорий называют федеральными или магистральными общегосударственного значения. Автодороги второй и частично третьей категорий имеют республиканское, областное, окружное или краевое значение. Автодороги третьей и четвертой категорий являются местными, а пятой категории – сельскими.

Для эффективного использования автотранспорта России необходимо значительное увеличение дорог первой и второй категорий, так называемых автобанов с соответствующим оборудованием: станциями заправки автомобилей и технического обслуживания, кемпингами, дорожными гостиницами, специальными стоянками, пересечениями в разных уровнях, освещением, дорожными знаками и т.д. Несовершенное качество дорог увеличивает стоимость перевозок на 30 – 50%, расход горючего возрастает в 1,5 раза, стоимость эксплуатации автомобиля увеличивается в 2 – 3 раза, а срок службы уменьшается на 30%.

Автомобильный транспорт (автобусы) выполняет основной объем пассажирских перевозок – почти 90% от всех перевозок пассажиров основными видами магистрального транспорта. Однако основная их часть – около 80% - приходится на внутригородские перевозки. Доля пригородных поездок составляет 18%, а междугородных – лишь 2%. В последние годы в крупных городах резко возрастает парк индивидуальных легковых автомобилей, что приводит к увеличению их доли в пассажирских перевозках.

Перспективы развития автомобильного транспорта во многом связаны с увеличением плотности дорожной сети, созданием автострад высокой категории.

Воздушный транспорт России играет значительную роль в пассажирских перевозках. Значительная роль воздушного транспорта в пассажирских перевозках объясняется большими расстояниями перевозок, недостаточной развитостью транспортной инфраструктуры в некоторых районах.

Технико-экономические особенности воздушного транспорта:

* большая скорость перевозок грузов и пассажиров;
* высокая мобильность и автономность в полете;
* отсутствие сложной транспортной инфраструктуры;
* открытие новых авиалиний не требует соответствующих строительных работ и не вызывает больших финансовых затрат;
* возможность значительно сокращать путь следования за счет спрямления трассы полета;
* организация сквозных беспересадочных сообщений;
* малая грузоподъемность и пассажировместимость существующих типов авиационной техники;
* большая беспосадочная дальность полета.

География перевозок пассажиров определяется следующими факторами:

* характером заселения и освоения различных частей страны;
* численностью населения районов тяготения;
* территориальной организацией систем городского расселения;
* размещением крупных курортных зон и зон массового отдыха;
* масштабами и направлениями международных перевозок;
* транспортной подвижностью населения разных районов страны;
* числом пунктов, охваченных сетью воздушного сообщения и расстояниями между ними;
* условиями перевозок (тарифы, регулярность, комфорт, частота рейсов и др.).

Распад СССР привел к распаду единственной монополии – компании «Аэрофлот», состоявшей из региональных управлений гражданской авиации, расположенных в крупных аэропортах страны. Образованы компания «Трансаэро» и крупная авиакомпания – «Аэрофлот – Российские международные авиалинии», которая владеет несколькими сотнями воздушных судов. Мелкие частные компании имеют всего 5 – 10 самолетов.

В настоящее время в России функционирует 330 авиакомпаний, 459 аэропортов, из которых более 60 имеют федеральное значение и 76 имеют статус международных. В настоящее время идет также процесс объединения мелких авиакомпаний и создания 10 – 12 крупных авиапредприятий (корпораций). Прямое воздушное сообщение имеется с 87 странами мира и со всеми новыми независимыми государствами.

В России более 300 авиакомпаний, но более 80% грузов и пассажиров перевозят лишь 20 самых крупных из них. Первенствует «Аэрофлот», услугами которого пользуется каждый пятый пассажир. Далее следуют Домодедовское ПО, «Внуковские авиалинии», компания «Пулково», «Красноярские авиалинии», «Хабаровское авиапредприятие».

С 01.01.1993 г. авиаперевозки пассажиров в России осуществляются по свободным тарифам. Идет процесс уменьшения объема пассажироперевозок и пассажирооборота на внутренних авиалиниях. В то же время идет рост пассажироперевозок на международных линиях.

В настоящее время развернулись работы по объединению мелких авиакомпаний и созданию 10 – 12 крупных конкурирующих авиапредприятий, подобно структурам авиакомпаний западных стран. Системы управления воздушным движением, не подлежащим приватизации, преобразованы в специальные государственные предприятия и переданы в ведение комиссии по использованию воздушного транспорта и управлению воздушным движением «Росаэронавигация» при Правительстве РФ.

Еще одним крупным мероприятием явилось разделение авиаотрядов с отделением собственности и оперативной деятельности аэропортов от собственности и оперативной деятельности авиакомпаний и их приватизация. При этом обеспечен равный доступ любых перевозчиков к инфраструктурным терминальным объектам, свободный выбор пассажирами авиакомпании и в итоге – создание условий для развития конкуренции.

Разработана специальная программа технического переоснащения самолетного парка. Утверждена также программа, предусматривающая в рамках конверсии значительное расширение предприятий по выпуску самолетов новых типов. Ведутся работы по подготовке к эксплуатации новых типов самолетов (ИЛ-96-300, ТУ-204, ИЛ-114, АН-70), имеющих расходные характеристики топлива, соответствующие мировому уровню. Ведется реконструкция аэропортов Сочи, Хабаровска, Благовещенска, Анадыря, Петропавловска-Камчатского, Петрозаводска, Нальчика, Барнаула, Екатеринбурга, которым предстоит стать международными.

Перед воздушным транспортом стоят следующие задачи: повышение грузоподъемности, пассажировместимости и скорости самолетов; улучшение технического оснащения аэропортов; обеспечение безопасности полетов; налаживание регулярных авиационных линий в восточных и северных районах страны; коренное обновление существующего авиационного парка и освоение новых типов самолетов; улучшение качества обслуживания пассажиров в процессе перелета; расширение международных перевозок.

Роль речного транспорта в экономике России определяется не столько масштабностью транспортной работы, сколько особой значимостью выполняемых им функций. В настоящее время примерно 5000 судовладельцев различных форм собственности эксплуатирую внутренние водные пути, в том числе около 30 акционерных судоходных компаний (речных проходств). Речной флот РФ обслуживает 68 республик, краев, областей и автономных округов. В европейской части страны в результате строительства соединительных каналов (Беломорско-Балтийского, Волго-Балтийского и Волго-Донского) была ликвидирована территориальная разобщенность внутренних воных путей и создана единая глубоководная транспортная система, связавшая Белое, Балтийское, Каспийское, Азовское и Черное моря. Протяженность единой глубоководной системы (ЕГС) составляет 6,5 тыс. км, гарантированная глубина практически на всей ее протяженности составляет 4 м.

Глубоководные внутренние водные пути обладают большой провозной способностью, их можно сравнить с многопутными железными дорогами, и они приспособлены к массовым перевозкам грузов и пассажиров. Поскольку внутренние водные пути являются в основном естественными, то при организации судоходства требуются значительно меньшие (в 6 – 7 раз) первоначальные капиталовложения на 1 км пути, чем на постройку железной или автомобильной дороги равной пропускной способности.

Удельные затраты энергии на речном транспорте значительно ниже, чем на сухопутных видах транспорта ввиду малого сопротивления движению судов. Эта особенность присуща водному транспорту в целом.

Использование речного транспорта ограничивается целым рядом факторов:

* в соответствии с географическими особенностями речной транспорт работает преимущественно в меридиональном направлении. Основные же грузо- и пассажиропотоки проходят в широтном направлении;
* речные перевозки носят сезонный характер и ограничены погодными условиями, а иногда и временем суток (скоростной пассажирский флот не эксплуатируется в ночное время);
* продолжительность навигации на внутренних водных путях России колеблется по разным причинам от 145 суток на востоке и северо-востоке страны до 240 суток на юге и юго-западе.

Морскому транспорту принадлежит особая роль в транспортной системе страны. Он выполняет ряд некоторых важных функций. Морской транспорт обеспечивает морские международные связи страны. Он удовлетворяет также потребности в перевозках внутри страны в каботажном плавании (малый и большой каботаж). Малый каботаж – плавание судов в пределах одного или двух смежных морских бассейнов без захода в территориальные воды других государств. Большой каботаж – плавание судов между портами разных бассейнов, разделенных береговыми территориями других государств. Обычно это плавание связано с заходом судов в иностранные территориальные воды.

Преимущества морского транспорта заключаются в следующем:

* основной внешнеторговый транспорт;
* он имеет широкие международные межконтинентальные связи: морские суда посещают порты более 120 стран мира;
* практически не ограничена его линейная пропускная способность, что позволяет проектировать и строить транспортные средства большой грузоподъемности и пассажировместимости;
* ограничивают пропускную способность порты, каналы и другие искусственные сооружения;
* незначителен удельный расход топлива и затрат энергии на единицу перевозок, так как на водном транспорте сопротивление движению значительно меньше, чем на сухопутных видах транспорта;
* перевозки морским транспортом в международном сообщении выполняются в основном на дальние и сверхдальние расстояния. Отсюда более низкая себестоимость перевозок.

К недостаткам морского транспорта относятся: зависимость от географических особенностей и метеоусловий (течения, ветры, продолжительность навигационного периода и т.д.); значительные капиталовложения в портовое хозяйство и транспортный флот[[4]](#footnote-4).

1.2 Законодательное регулирование транспортного обслуживания населения

Транспортных компаний, оказывающих услуги по перевозке пассажиров, большое количество. Вместе с тем приходится констатировать, что, включаясь в конкурентную гонку в целях извлечения прибыли, предприниматели не заботятся о качестве оказываемых ими услуг. Нередко автопарки создаются с нарушением всевозможных норм законодательства, что не способствует развитию сферы обслуживания населения. Представленное интервью свидетельствует о наличии указанных проблем в сфере транспортных перевозок, которые должны решаться путем законодательного регулирования.

Действующее в настоящее время законодательство в области транспортного обслуживания населения не учитывает реалий сегодняшних дней и зачастую основывается на устаревших принципах, порожденных административной системой управления экономическими отношениями.

Принимаемые нормативные акты, регулирующие правоотношения в транспортной сфере, по существу являются «латанием дыр» в этом разделе законодательства. Действующие нормативные акты уже устарели, а новые носят разрозненный характер.

Так, основополагающий Устав автомобильного транспорта РСФСР[[5]](#footnote-5) утвержден Постановлением Совета Министров РСФСР от 08.01.69, Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в РСФСР[[6]](#footnote-6) утверждены 24.12.87.

В настоящее время основное регулирование обслуживания населения услугами пассажирского транспорта осуществляется Гражданским кодексом РФ[[7]](#footnote-7), кодексами, регулирующими деятельность отдельных видов транспорта, а также Федеральными законами и подзаконными актами, принятыми в соответствии с ними. В соответствии с ГК РФ предметом договора перевозки пассажира является выполнение перевозки по определенному графику и маршруту. В зависимости от вида транспорта различают перевозку пассажира автомобильным транспортом, воздушным транспортом, морским транспортом, внутренним водным транспортом, железнодорожным транспортом. Договор перевозки пассажира является двусторонним и возмездным.

После заключения договора перевозки пассажир имеет следующие права и обязанности.

Пассажир обязан оплатить проезд. В случае, когда билет на транспортное средство является именным, пассажир обязан предъявить при оплате удостоверение личности (паспорт, военный билет, водительское удостоверение). В случае, когда билет является именным, передача его другому лицу не допускается. Пассажир обязан вовремя прибыть к месту отправления транспортного средства. Пассажир не имеет права перевозить багаж, подвергающий опасности других пассажиров, их имущество, а также вещи, запрещенные к перевозке законодательством.

Пассажир имеет право на перевозку багажа за плату. Для этого пассажир оплачивает провоз багажа и передает перевозчику багаж. Перевозчик после передачи ему пассажиром багажа в качестве подтверждения заключения договора вручает пассажиру багажную квитанцию. После доставки багажа в пункт назначения пассажир может получить его путем предъявления багажной квитанции и проездных документов. Также багаж (по желанию пассажира) может быть выдан иному лицу.

Пассажир вправе: перевозить с собой детей бесплатно или на иных льготных условиях; провозить с собой бесплатно ручную кладь в пределах установленных норм.

Пассажир имеет право до начала перевозки изменить ее маршрут, дату и время поездки.

Под ручной кладью понимаются личные вещи пассажира, которые по своим размерам и весу без затруднения могут быть размещены на специально отведенных для них местах в вагоне поезда, салоне самолета, на морском судне, других транспортных средствах. Договор перевозки ручной клади отдельно от договора перевозки пассажира не заключается. Ручная кладь провозится бесплатно. Однако она должна отвечать требованиям, предъявляемым к ручной клади правилами, действующими на отдельных видах транспорта.

Пассажир также имеет право: на остановку в пути и изменение маршрута без изменения пункта назначения, на возврат проездных билетов, на бесплатное пользование услугами комнат отдыха, комнат матери и ребенка, местом в гостинице при перерыве в перевозке по вине перевозчика или при вынужденной задержке транспортного средства при отправке и (или) в полете. Также пассажир может иметь право занять в пути следования свободное место в вагоне более высокой категории в порядке, установленном соответствующими правилами перевозки железнодорожным транспортом.

В свою очередь, перевозчик несет следующие обязанности и имеет следующие права.

Перевозчик обязан организовать перевозку пассажира и его багажа в пункт назначения согласно расписанию за исключением случаев, связанных с возникновением угрозы для пассажиров или их багажа. Перевозчик вправе отказать в перевозке пассажира и его багажа в целях необходимости обеспечения безопасности перевозки, выполнения требований государственных органов, в случае болезни пассажира, представляющей угрозу для самого пассажира или окружающих, нахождения пассажира в нетрезвом состоянии, создания действиями пассажира прямой угрозы безопасности перевозки или жизни находящихся в транспортном средстве пассажиров или экипажа. Перевозчик имеет право отказать пассажиру в перевозке, если личность последнего не документирована, если в предъявленном им билете имеются исправления, если предъявленный им билет приобретен незаконно либо является поддельным. Перевозчик вправе отказать в перевозке не упакованного должным образом багажа, произвести досмотр багажа или ручной клади пассажира в его присутствии; во время пути перевозчик имеет право применять все возможные действия (вплоть до применения силы) к пассажиру, поведение которого несет прямую угрозу безопасности полета, жизни, здоровья, имущества других пассажиров или членов экипажа, а также имущества транспортной компании. Перевозчик не несет ответственности за травмы, физические повреждения и смерть пассажира, порчу его багажа, если он и его структуры приняли все возможные меры, чтобы избежать возникновения чрезвычайного происшествия. Перевозчик не несет ответственности за сохранность незарегистрированного багажа. Перевозчик не несет ответственности за изменение расписания или отмену рейса по форс-мажорным обстоятельствам.

Пассажир и перевозчик имеют также иные права и обязанности, предусмотренные правилами перевозки отдельными видами транспорта.

Подтверждением возникновения прав и обязанностей как пассажира, так и перевозчика, а также документом, подтверждающим наличие между ними договорных отношений, является билет. Билет может приобретаться заранее (до отправления транспортного средства) и непосредственно во время поездки.

За перевозку пассажира и его багажа взимается провозная плата, устанавливаемая соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами. Плата за перевозку пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в установленном порядке. Таким образом, установлен двоякий порядок определения провозной платы:

1) по утвержденным тарифам на транспорте общего пользования;

2) по соглашению сторон – при других перевозках. Действующее в России законодательство о государственном регулировании цен (тарифов) предусматривает различный порядок установления провозных платежей в зависимости от вида транспорта и вида оказываемых им услуг. Пока на уровне Федерации нет единого закона о ценообразовании, а общее нормативное регулирование ценообразования (тарифов) складывается на уровне указов Президента и постановлений Правительства РФ.

Размер платы за проезд зависит от расстояния перевозки, вида сообщения, от скорости доставки пассажира, комфортабельности транспортного средства, а также от места, занимаемого пассажиром.

Установление регулируемых цен, а также контроль за их исполнением осуществляют различные государственные органы исполнительной власти. Федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим государственное регулирование установления и применения цен и контроля за ними, является Федеральная служба по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека.

К перевозкам пассажиров на транспортных средствах, работающих на совместных с иностранными линиях, применяются тарифы этих линий.

Транспортные средства являются источниками повышенной опасности для жизни и здоровья людей. Имущественная ответственность за вред, причиненный деятельностью, связанной с повышенной опасностью для окружающих, предусмотрена гл. 59 ГК РФ об обязательствах вследствие причинения вреда. Хотя перевозчик и пассажир находятся в договорных отношениях, вред жизни или здоровью пассажира, причиненный в период перевозки, подлежит возмещению в соответствии с правилами, установленными для внедоговорного вреда. Такой вред должен быть возмещен в полном объеме и независимо от вины перевозчика. Он может быть освобожден от ответственности, если докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Но если возникновению или увеличению вреда содействовала грубая неосторожность самого потерпевшего, то в зависимости от степени его вины размер возмещения вреда может быть уменьшен.

Вина потерпевшего не учитывается при возмещении дополнительных расходов, при возмещении вреда в связи со смертью кормильца, а также при возмещении расходов на погребение.

Законом или договором перевозки может быть предусмотрена повышенная ответственность перевозчика.

Если перевозка пассажира подпадает под действие международного договора, в котором участвует Российская Федерация (например, Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. (Афины, 13 декабря 1974 г.), Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 12 октября 1929 г.) (с изменениями и дополнениями от 28 сентября 1955 г.)), условия, порядок и пределы ответственности перевозчика за причинение смерти или повреждение здоровья пассажира определяются правилами соответствующего договора. Такое правило прямо предусмотрено ст. 117 ВК РФ[[8]](#footnote-8).

Иной подход к ответственности перевозчика за смерть пассажира и повреждение его здоровья содержится в ст. 186 КТМ РФ[[9]](#footnote-9) применительно к перевозке пассажира в заграничном сообщении, если только перевозчик и пассажир не являются гражданами Российской Федерации (ст. 197 КТМ РФ). Ответственность перевозчика наступает при наличии его вины, вины его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий). Вина перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей, предполагается в случаях, если смерть пассажира, повреждение его здоровья произошли в результате кораблекрушения, столкновения, посадки судна на мель, взрыва или пожара на судне или недостатков судна.

Объем и основания ответственности перевозчика установлены непосредственно в ГК РФ, а также в транспортных уставах и кодексах. Если нормы об ответственности перевозчика, содержащиеся в действующем УАТ РСФСР, не соответствуют ГК РФ, следует руководствоваться нормами ГК РФ и иными законами Российской Федерации.

Кодекс допускает возможность установления ответственности соглашением перевозчика с пассажирами и грузовладельцами. Однако, как общее правило, нельзя договориться об устранении ответственности либо об ее ограничении. Изъятие допускается только применительно к перевозке груза и в случае, если возможность такого соглашения предусмотрена транспортными уставами и кодексами. Возможность соглашения об освобождении перевозчика от ответственности или уменьшении пределов его ответственности предусмотрена, например, ст. 175 КТМ РФ. Стороны могут договориться об усилении ответственности перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства перевозки пассажира и багажа. Согласно ст. 123 ВК РФ перевозчик имеет право заключать соглашения с пассажирами, грузоотправителями и грузополучателями о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными ВК РФ или международными договорами Российской Федерации. Аналогично может решаться данный вопрос и применительно к перевозкам грузов другими видами транспорта.

ВК РФ установил ответственность перевозчика за просрочку доставки пассажира и багажа в пункт назначения в форме штрафа в размере 25% установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более 50% провозной платы, если он не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажира, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика. В УЖТ РФ[[10]](#footnote-10) предусмотрена ответственность за задержку отправления поезда или опоздание поезда на станцию назначения, за исключением перевозок в пригородном сообщении. Железная дорога уплачивает пассажиру штраф в размере 3% стоимости проезда за каждый час просрочки, но не более чем в размере стоимости проезда, если не докажет, что задержка или опоздание поезда имели место вследствие непреодолимой силы, устранения угрожающей жизни и здоровью пассажира неисправности транспортных средств или иных не зависящих от дороги обстоятельств (ст. 110 УЖТ РФ). Морской перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере до 50% платы за проезд и провоз багажа за задержку отправления судна, перевозящего пассажира, или прибытие судна с опозданием в пункт назначения (ст. 196 КТМ РФ). На внутреннем водном транспорте за несоблюдение сроков доставки грузов или буксируемого объекта перевозки буксировщик уплачивает пени в размере 9% провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более чем 50% провозной платы (ст. 116 КВВТ РФ[[11]](#footnote-11)).

Задержка отправления транспортного средства или опоздание его прибытия в пункт назначения дает основание для предъявления к перевозчику требования о возмещении пассажиру морального вреда, вызванного задержкой отправления транспортного средства или опозданием его прибытия в пункт назначения. В производстве судов общей юрисдикции были, например, дела по искам, предъявленным пассажирами, о возмещении морального ущерба за задержку рейса или опоздание в прибытии в пункт назначения воздушного судна.

Пассажир имеет право на отказ от перевозки из-за задержки отправления транспортного средства и возврат провозных платежей. Платежи подлежат возврату независимо от времени задержки.

Потребители вправе обжаловать в административном или судебном порядке решения и действия (бездействие) исполнителей. Исполнитель обязан иметь книгу жалоб и предложений и выдавать ее по первому требованию потребителя. Рассмотрение жалоб потребителей осуществляется в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Порядок предъявления претензий, вытекающих из договора перевозки пассажиров, багажа и грузов, круг лиц, имеющих право на предъявление претензий и исков, срок рассмотрения претензий и срок исковой давности устанавливаются кодексами и правилами перевозок пассажиров отдельными видами транспорта.

Если потребителю не предоставлена возможность незамедлительно получить при заключении договора информацию об услуге, он вправе потребовать от исполнителя возмещения убытков, причиненных необоснованным уклонением от заключения договора. Если договор заключен, потребитель может в разумный срок расторгнуть его и потребовать возврата уплаченной за услуги суммы и возмещения других убытков.

Исполнитель, не предоставивший потребителю полной и достоверной информации об услуге, несет согласно п. 1 ст. 29 Закона Российской Федерации от 7 февраля 1992 года №2300-1 «О защите прав потребителей[[12]](#footnote-12)» ответственность за недостатки услуги, выявленные после ее оказания потребителю вследствие отсутствия у него такой информации.

При причинении вреда жизни, здоровью и имуществу потребителя вследствие непредоставления ему полной и достоверной информации об услуге потребитель вправе потребовать возмещения такого вреда в порядке, предусмотренном ст. 14 Закона РФ «О защите прав потребителей».

Запрещается обусловливать выполнение одних услуг обязательным приобретением иных услуг. Убытки, причиненные потребителю вследствие нарушения его прав на свободный выбор услуг, возмещаются исполнителем в полном объеме.

Исполнитель освобождается от ответственности за неисполнение обязательств или за ненадлежащее исполнение обязательств, если докажет, что неисполнение обязательств или их ненадлежащее исполнение произошло вследствие непреодолимой силы, а также по иным основаниям, предусмотренным законом.

Защита прав потребителей, вытекающих из Закона РФ «О защите прав потребителей», осуществляется судом (Определение СК ВС РФ от 28.08.1998 «Действие Закона Российской Федерации «О защите прав потребителей» распространяется и на международные воздушные перевозки[[13]](#footnote-13)»).

В силу ст. 151 ГК РФ, если гражданину причинен моральный вред (физические или нравственные страдания) действиями, нарушающими его личные неимущественные права, либо посягающими на принадлежащие гражданину другие нематериальные блага, а также в других случаях, предусмотренных законом, суд может возложить на нарушителя обязанность денежной компенсации указанного вреда.

Таким образом, возможность применения Закона Российской Федерации «О защите прав потребителей» не ставится в зависимость от вида перевозки. Его действие распространяется и на международные воздушные перевозки.

Закон Российской Федерации «О защите прав потребителей», предусматривающий компенсацию причиненного потребителю морального вреда, в этой части не противоречит нормам международного права, а дополняет их, устанавливая меры дополнительной правовой защиты интересов пассажиров. Действие названного Закона в части возмещения морального вреда должно распространяться на правоотношения, возникшие между сторонами по этому делу.

Перевозчик имеет исключительное право без предварительного предупреждения задержать отправление транспортного средства, изменить предусмотренный маршрут перевозки, изменить пункты посадки и высадки пассажиров, если такие действия продиктованы необходимостью защиты интересов самих пассажиров, перевозчика и общества и возникли по обстоятельствам, не зависящим от перевозчика. Такими обстоятельствами становятся чаще всего стихийные явления, которые могут иметь характер непреодолимой силы в силу своей чрезвычайности, но могут выражаться также в опасностях и случайностях, возникающих из специфики природных условий, в которых осуществляется перевозка, и особенностей профессиональной деятельности перевозчика.

Для отнесения того или иного явления к обстоятельствам, дающим перевозчику право на изменение договора перевозки пассажира, не имеет значения его интенсивность. Необходимо, чтобы оно возникло случайно, неожиданно и не по вине перевозчика и его служащих. Поскольку стихийное явление возникло неожиданно, перевозчик не может предотвратить его вредных воздействий и вынужден поэтому изменить время или маршрут перевозки пассажира. Явления стихийного характера, вынудившие перевозчика к изменению договора, могут возникнуть не только в период самой перевозки, но и до начала перевозки или после объявления посадки.

Неблагоприятные санитарно-эпидемиологические условия понимаются как вспыхнувшие эпидемии инфекционных заболеваний, опасных для пассажиров и членов экипажа транспортного средства, используемого для перевозки. В целях безопасности перевозчик вынужден изменить пункт отправления, пункт назначения или объявленный маршрут следования транспортного средства.

Изменения времени, маршрута движения, пунктов посадки и высадки, естественно, не соответствуют планам пассажира, поэтому последний, не согласившись с изменением условий перевозки, может отказаться от договора перевозки. Размер суммы, возвращаемой при этом пассажиру, зависит от того, когда поступил отказ пассажира от договора, и устанавливается по правилам, регулирующим перевозки отдельными видами транспорта.

Если изменение условий перевозки перевозчик вынужден произвести после отправления транспортного средства из пункта отправления, пассажир также вправе отказаться от договора и при этом потребовать доставить его в пункт отправления за счет перевозчика или возместить ему фактически понесенные расходы по возвращению в пункт отправления.

Приобретая билет с целью использования услуг определенного перевозчика, пассажир бронирует для себя место на транспортном средстве этого перевозчика. Он может также воспользоваться правом перевезти с собой ребенка, багаж или животное. Момент покупки билета и начала путешествия отделяются обычно друг от друга периодом, различным по своей продолжительности. За это время может произойти многое, что изменит планы и намерения пассажира. Закон предоставляет пассажиру право в любое время отказаться от договора перевозки. Поэтому отказ пассажира от договора перевозки может быть сделан либо в месте отправления (на железнодорожном вокзале, в аэропорту, порту отправления до отхода судна либо в промежуточном порту захода судна на автовокзале).

Отказ как способ расторжения договора перевозки пассажира предполагает совершение пассажиром действия, направленного на оформление этого отказа. Если пассажир, не отказавшийся от договора, не появится на борту судна к началу рейса, за ним сохраняется право использовать оплаченное им место в любом другом пункте отправления, если по условиям перевозки перевозчик не оговорил право на использование не занятого пассажиром в месте отправления транспортного средства места по своему усмотрению. Пассажир, не использовавший купленный им билет и не заявивший об отказе от договора, лишается права на получение от перевозчика каких бы то ни было выплат. Предоставление пассажиру права на односторонний отказ от договора в любое время до отхода транспортного средства из пункта назначения, а после начала путешествия в любом пункте остановки транспорта, где разрешена посадка пассажиров, является льготой, предоставленной пассажиру как потребителю.

Правовые последствия расторжения договора по инициативе пассажира зависят от того, уведомил ли пассажир перевозчика или его агента о намерении расторгнуть договор, когда он это сделал, какими причинами вызван отказ пассажира от договора перевозки:

- если пассажир отказался от перевозки не позднее срока, установленного правилами перевозки пассажиров, утвержденными федеральными органами исполнительной власти в области транспорта;

- если пассажир не явился к отходу транспортного средства вследствие болезни, что подтверждается составлением акта, служащего основанием для выплаты денег;

- если пассажир до отхода транспортного средства отказался от договора перевозки вследствие болезни. Поскольку пассажиру, отказавшемуся от перевозки до отхода транспортного средства не позднее установленного срока, возвращается внесенная плата независимо от причин отказа, то в данном случае оговариваются те же последствия расторжения договора и на случай, когда пассажир отказывается от договора за меньший период времени до отправления транспортного средства, когда причиной отказа явилась его болезнь;

- если отказ от договора происходит по причинам, зависящим от перевозчика. Такой причиной может оказаться перенос отправления транспортного средства на другой срок, отмена рейса;

- если отказ пассажира происходит не менее чем за 30 суток до начала поездки, задаток возвращается ему полностью. Если пассажир отказывается от поездки менее чем за 30 суток до начала поездки, то задаток ему не возвращается. Задаток в полном размере возвращается также в случае, если отказ от забронированного места вызван болезнью, смертью, привлечением пассажира к исполнению государственных обязанностей или по требованию органов власти, если по изложенным причинам не может совершить запланированную поездку один из членов семьи.

Конкретные правила отказа от договора и порядок оформления возврата оплаченного проезда устанавливаются в соответствии с правилами и тарифами перевозчика, а в каботажных перевозках – правилами, которым подчиняется публичный перевозчик.

Правилами обычно устанавливаются условия, при которых возможен частичный возврат платы за проезд. Это происходит в случаях, когда пассажир из-за болезни или непредоставления ему места в соответствии с билетом оставляет транспортное средство после начала поездки (в этом случае ему возвращается разница между полной стоимостью проезда (провозом багажа) и стоимостью проезда (провоза багажа) за проследованное расстояние), или при возврате билета в кассу менее чем за установленное правилами количество часов до отправления транспортного средства, или при возврате билета для поездки на транспортном средстве международных линий, или в заграничном круизном рейсе по причине, не связанной с болезнью, действием непреодолимой силы, или иной, не названной в качестве основания для возврата платы за проезд.

Перевозчик имеет право на отказ от исполнения договора. Оно распространяется и на ситуации, когда отказ от исполнения договора не связан с нарушением сторонами обязательств по нему.

Хотя в законе не говорится о конкретном времени, в течение которого перевозчик вправе отказаться от исполнения договора, представляется, что он может это сделать в любое время до завершения перевозки. Последствия же зависят от того, оказался пассажир в стадии перевозки или поездка еще не началась. Если перевозчик отказался от исполнения договора по обстоятельствам, от него не зависящим, до отхода транспортного средства, то он обязан вернуть пассажиру всю сумму платы за провоз пассажира и плату за провоз его багажа. Предполагается, что этой суммы будет достаточно, чтобы пассажир, прибегнув к услугам другого перевозчика, обеспечил удовлетворение своей потребности в перемещении до определенного пункта назначения.

Если пассажир на транспортном средстве перевозчика уже проследовал определенное расстояние и перевозчик по независящим от него обстоятельствам вынужден отказаться от дальнейшего исполнения договора, перевозчик обязан вернуть пассажиру часть платы за провоз пассажира и платы за провоз его багажа, но пропорционально расстоянию, на которое перевозка пассажира не была осуществлена. Другими словами, перевозчик в этом случае сохраняет за собой право на получение вознаграждения за выполненную часть пути.

Поскольку пассажир, покинув пункт отправления, не достиг пункта назначения, перевозчик, отказавшийся от исполнения договора, обязан за свой счет доставить пассажира в пункт отправления. Однако эта обязанность возникает у перевозчика в качестве дополнительной к возврату платы за неисполненную часть пути, если пассажир намерен вернуться в пункт отправления и требует возмещения реально понесенных им расходов или доставки его в пункт отправления за счет перевозчика. Реально понесенные им расходы - это расходы, подкрепленные соответствующими документами по транспортировке пассажира и его багажа от пункта, в котором была прервана первоначальная перевозка в связи с отказом перевозчика от исполнения договора, до пункта отправления по не исполненному перевозчиком договору.

Перевозчик имеет право отказаться от исполнения договора перевозки, в котором право отказаться от исполнения не обусловлено независящими от перевозчика обстоятельствами.

Гибель транспортного средства или его захват делают невозможным продолжение поездки. В связи с объективной невозможностью исполнения договор должен быть прекращен по инициативе перевозчика. В зависимости от причин гибели транспортного средства, а также от того, кому судно принадлежало и кто им (перевозчик или фактический перевозчик) владел и управлял, могут возникнуть правоотношения, связанные с возмещением причиненного вреда как пассажиру, так, возможно, и перевозчику, понесшему убытки в связи с досрочным прекращением договора перевозки пассажира.

Захват транспортного средства отличается от задержания транспортного средства. Задержание транспортного средства имеет формальное основание в виде распоряжения соответствующих властей. Захват транспортного средства таких оснований не имеет и происходит фактически в связи с военными действиями, угрозой военных действий или пиратством.

Признание транспортного средства непригодным к осуществлению перевозки может служить основанием для отказа от исполнения договора перевозки пассажира, поскольку продолжение поездки на непригодном к путешествию транспортном средстве опасно для пассажира либо может быть технически неисполнимо. Непригодность транспортного средства к перевозке пассажира должна наступить по обстоятельствам, не зависящим от перевозчика. Если непригодность транспортного средства к путешествию произошла в связи с тем, что перевозчик не проявил должной заботливости по приведению транспортного средства в надлежащее техническое состояние, то перевозчик должен нести ответственность за ненадлежащее исполнение договора[[14]](#footnote-14).

Одной из значительных проблем современного состояния обслуживания населения услугами пассажирского транспорта является наличие перевозчиков, оказывающих услуги по перевозке пассажиров недостаточного качества. Особенно актуальным это является для услуг городского транспорта.

Одной из причин присутствия на рынке перевозчиков, оказывающих транспортные услуги ненадлежащего качества, является то, что по существующим нормам практически любой предприниматель может получить лицензию на осуществление перевозочной деятельности и беспрепятственно перевозить пассажиров в удобное для него время по самостоятельно установленному маршруту и тарифу.

Обращения в органы МВД РФ по поводу необходимости принятия мер по несанкционированным перевозкам не приносят должного результата в связи с «неподконтрольностью» этим структурам данных вопросов.

В случае ДТП или нахождения водителя в нетрезвом состоянии к водителям применяют меры административной, уголовной ответственности, при этом организаторы таких перевозок, являющиеся фактическими работодателями, на машинах которых работают указанные водители, всегда остаются вне зоны внимания правоохранительных органов.

Даже отсутствие лицензии на перевозку пассажиров не является для правоохранительных органов правонарушением, а полномочий по выявлению и привлечению к ответственности у Центрального управления Государственного автодорожного надзора г. Москвы недостаточно.

Стоит отметить, что в соответствии с действующими нормами причинение вреда здоровью пассажиров в случае ДТП в настоящее время возмещается в размере 240000 рублей независимо от количества лиц, пострадавших в автоаварии. Указанная сумма предусмотрена правилами ОСАГО, и, несмотря на кажущуюся значительность, производимые платежи страховыми компаниями лишь в малой степени покрывают расходы на необходимое лечение и восстановление здоровья тех пассажиров, которым при аварии причинен вред здоровью.

2 Обслуживание населения услугами пассажирского транспорта в г. Ростов-на-Дону

2.1 Общая характеристика обслуживания населения услугами пассажирского транспорта в г. Ростов-на-Дону

Ростов-на-Дону по праву считается передовым городом в России в области привлечения частного капитала в транспортную инфраструктуру города. Несмотря на многие оборотные стороны процесса, общий упадок транспортного хозяйства, недостаточную отлаженность механизмов системы, - только благодаря масштабному развитию частных перевозчиков более чем миллионный город обходится без скоростного внеуличного транспорта сверхвместимости – типа метро, монорельса, городской электрички (стоит признать, из последних сил обходится: и дорожная ситуация, и заполненность автобусов в час пик, и плотность застройки районов города с каждым годом только приближают Администрацию к принятию неизбежного и конкретного решения о начале строительства метро или монорельса). Сегодня доля частного («коммерческого») транспорта в перевозках превышает долю муниципального, это касается не только перевозок автобусами особо малой вместимости (маршрутки), как в других городах, но и перевозок обычными автобусами. Кроме того, обе компании, специализирующиеся по электротранспорту (троллейбусы), также наполовину частные. В августе 2005 прошёл очередной конкурс. К нему было допущено 9 предприятий. Организована работа на нескольких новых маршрутах, предприятиями приобретено свыше 200 новых автобусов.

Между тем, Муниципальная Транспортная Компания «Ростовпассажиртранс» (МТК), несмотря на прогрессирующий износ техники, не обошедший их стороной, и финансовые трудности, по-прежнему держит свои позиции на основных направлениях.

ЗАО АТП-3 «Транссервис» - один из опытнейших перевозчиков в Ростове-на-Дону (на рынке с 1995). Благодаря усилиям предприятия весной 2000 года организована работа сверхпротяжённых кольцевых маршрутов 94 и 96, связывающих все микрорайоны на севере и западе города друг с другом, а также с проспектом Ленина и заводом Ростсельмаш. Работа этих маршрутов организована по расписанию, для чего установлено несколько диспетчерских пунктов на линии – что является уникальным опытом для частного автопредприятия. АТП-3 являются первопроходцами и в оснащении подвижного состава автоинформаторами. Экипировка автобусов и маршрутных такси с фирменной эмблемой «Ака-банка» на сегодняшний день лучшая в городе. Микроавтобусы АТП-3 снабжены системами «Остановка по требованию» и автоматическими дверьми. В планах «Транссервиса» - оборудовать маршрутки и автобусы системами навигации. Предприятие вышло на рынок городских такси. Помимо регулярных пассажирских перевозок ЗАО АТП-3 «Транссервис» оказывает транспортные услуги учебным заведениям, а также производит ремонт грузовиков и автобусов.

Закрытое Акционерное Общество «АТП №5» - один из крупнейших пассажирских перевозчиков Ростова-на-Дону. ЗАО АТП-5 было образовано в 2000 году на базе 5-го автотранспортного предприятия г.Ростова-на-Дону, основной профиль деятельности компании – городские пассажирские автобусные перевозки. Предприятие также работает на рынке перевозок микроавтобусами (маршрутное такси) и легковым автотранспортом (такси). Компания стабильно занимает места в тройке лидеров на всех конкурсах по обслуживанию маршрутов города, проводившихся Администрацией Ростова. В 2005 году по результатам очередного конкурса АТП-5 заняло прочные позиции на маршрутах в Северном микрорайоне Ростова, главным образом – на улице Добровольского, а также в центре города. Ежедневный выход парка составляет более 80 автобусов и 120 микроавтобусов. У компании есть значительный резерв подвижного состава (свыше 30 недавно приобретённых в Европе автобусов) и развитая ремонтная база. АТП-5 оказывает рекламные услуги. Предприятие участвует в благотворительных акциях, проводит спортивные соревнования, помогает учебным заведениям.

Местное транспортное законодательство обеспечивает в целом возможность эффективного управления пассажирским комплексом в условиях рынка. Хотя есть и проблемы: скажем, отдельные положения местного законодательства не в полной мере «стыкуются» с федеральными актами. Но такие трудности преодолимы.

Городские власти одними из первых в России законодательно определили работу коммерческого автотранспорта исходя из результатов конкурса на обслуживание маршрутов. Еще в 1998 году все автобусные линии закрепили на конкурсной основе за конкретными АТП — дабы упорядочить их работу, распределить прибыльные и малорентабельные маршруты, подтянуть качество сервиса и безопасность движения. Победителей конкурса определяют по количеству набранных баллов, выставляемых по специально разработанным критериям (особое внимание уделяется состоянию автобусного парка). Предметом распределения маршрутов являются не отдельные графики — нитки движения, а лоты, каждый из которых включает до трех маршрутов.

Приезжающие в Ростов за опытом задают немало вопросов. Как, например, ростовчане решились на введение для всех перевозчиков единого порядка предоставления льгот в автобусах, когда коммерческие АТП наравне с муниципалами предоставляют бесплатный проезд всем льготникам? Поначалу в фирмах опасались, что придется «возить в убыток», в отличие от муниципального транспорта, который имеет дотации на покрытие расходов при перевозке льготников. Решили вопрос по справедливости: коммерческим АТП тоже стали предоставлять бюджетные субсидии на компенсацию выпадающих доходов. А распределение субсидий между АТП идет пропорционально количеству выполненных рейсов, контролируемых городской системой автоматизированного управления.

У городского автотранспорта при всех плюсах есть большой минус — экология. Вот почему в администрации Ростова делают упор на возрождение электротранспорта.

В любом большом городе сегодня наряду с другими остро встают и проблемы пробок. Способы решения этой проблемы различны: организация одностороннего движения, расширение проезжей части, выделение трасс для определенного вида транспорта. В условиях, когда пропускная способность многих дорог оставляет желать лучшего, перевозчикам трудно выдерживать маршрутную скорость. Наиболее эффективный способ разрешения этой проблемы организация спецтрасс — линий монорельса. Сейчас прорабатывается проект создания системы монорельсового транспорта при участии ОАО «Московская монорельсовая дорога».

Местными властями рассматривается технико-экономическое обоснование строительства первой ветки монорельсовой дороги. Но уже ясно, что Ростову нужно войти в федеральную программу развития монорельсового транспорта, поскольку местный бюджет не осилит сей дорогостоящий, но столь необходимый городу проект.

2.2 Основные показатели транспортного обслуживания населения в г. Ростов-на-Дону в 2004 – 2006 гг

В настоящее время в транспортной отрасли города работают 12 предприятий различных форм собственности, парк которых составляет 1098 единиц подвижного состава большой вместимости – 902 автобуса (в том числе 382 муниципальных, т.е. 42%), 118 троллейбусов, 78 трамваев. Также на маршрутах работают 1457 автобусов особо малой вместимости в режиме «маршрутное такси». Работающее в городе количество транспорта общего пользования большой вместимости соответствует нормативным требованиям организации транспортного обслуживания населения – одна единица подвижного состава на 1 тыс. жителей.

Городским пассажирским транспортом обслуживается 127 автобусных маршрута, в том числе автобусами особо малой вместимости в режиме маршрутного такси - 55, 9 троллейбусных, 6 трамвайных маршрутов. Кроме того, с апреля по октябрь включительно МУП МТК «Ростовпассажиртранс» осуществляется обслуживание 28 садово-огородных маршрутов.

С февраля 2004 года деятельность транспортной отрасли города определялась в соответствии с планом мероприятий, разработанных в Программе развития пассажирского транспорта общего пользования г. Ростова-на-Дону на 2004-2006 годы, главной целью которой является сбалансированное развитие всех видов транспорта различных форм собственности и создание современной транспортной инфраструктуры.

В 2006 году МУ «Департамент транспорта» проведен комплекс мероприятий по упорядочению работы общественного пассажирского транспорта в центральной части города, по изменению маршрутной сети в целях улучшения транспортного обслуживания жителей, улучшения экологической обстановки: изменено движение автобусов особо малой вместимости в режиме маршрутного такси № 42 «фил. Час. з-да – ул. Левобережная» от ул. Московская по схеме: в прямом направлении пр. Ворошиловский- ул. Баумана – пр. Буденовский – ул. Береговая, в обратном направлении пр. Буденовский – ул. Тургеневская – пер. Газетный – пр. Ворошиловский; с 10.02.06г. открыт новый автобусный маршрут №46А «Ц.Рынок – БСМП-2» по схеме: Ц.Рынок – пр. Ворошиловский – пр. Нагибина – пр. Космонавтов – ул. Волкова – ул. Бодрая – ул. Евдокимова – БСМП-2 – пр. Нагибина – пр. Ворошиловский – Ц.Рынок и изменено движение автобусного маршрута №46 по схеме: Ц.Рынок – пр. Нагибина – ул. Евдокимова – БСМП-2 – у. Бодрая – ул. Борко – ул. Волкова – пр. Космонавтов – пр. Нагибина –пр. Ворошиловский – Ц.Рынок; открыты автобусные маршруты № 49А «пл. 2-й Пятилетки – Ц.Рынок» и № 99А «пл. 2-й Пятилетки – Ц.Рынок» для автобусов большой вместимости с организацией кольцевого движения; открыт маршрут автобусов особо малой вместимости в режиме маршрутного такси № 47 «ул. Стартовая – ул. Тургеневская»; изменены схемы движения маршрутов автобусов особо малой вместимости № 11 «1-й пос. Орджоникидзе – ул. Луговая» от пр. Соколова по ул. Текучева – пл. Гагарина – пр. Ворошиловский в обоих направлениях, № 20 «ГПЗ-10 – Ц.Рынок» от ул. Сиверса – ул. Б.Садовая – пр. Буденовский – ул. Береговая – ул. Сиверса, № 45 «Стартовая – ул. Баумана – Стартовая; продлили движение автобусов особо малой вместимости № 66 «Стартовая – Сельмаш» до п. Александровка, увеличили количество графиков на маршруте № 29 «с/з Темерницкий – Гл. автовокзал» до 20 ТЕ; введена дополнительная остановка «по требованию» «Дом престарелых» на троллейбусном маршруте № 22 «ЖДВ – Александровка» по пр. 40 лет Победы, 306; продлены схемы движения маршрутов автобусов большой вместимости № 98 «ГПЗ-10 – Сельмаш» и автобусов особо малой вместимости № 20, 98 от конечной остановки «ГПЗ-10» до остановки «ст. Первомайская»; изменены схемы движения маршрутов автобусов особо малой вместимости № 16 и № 48 «ТЦ Метро – Ц.Рынок – ТЦ Метро» по ул. Профсоюзной; открыт автобусный маршрут № 42У «ф-л час. з-да Витязь – Ц.Рынок – ф-л час. з-да Витязь» с организацией работы в час «пик» от остановки «ф-л часового завода Витязь», в межпиковое время от остановки «Сельмаш»; с 09.09.06г. возобновлено движение автобусного маршрута № 6 «Ц.Рынок – Обл. больница» через Змиевский проезд по схеме пр. Буденовский - ул. Шеболдаева - пр. Ленина – пер. Дальний – ул. Зоологическая – ул. Доватора и далее по маршруту – для автобусов большой вместимости, пр. Буденовский – ул. Шеболдаева – ул. Нансена – ул. Зоологическая – ул. Доватора и далее по маршруту – для автобусов особо малой вместимости в режиме маршрутного такси; продлена схема движения автобусного маршрута № 14 «Стройгородок – Александровка» до пос. Кирпичный; изменена схема движения автобусов особо малой вместимости № 11 « 1-й п. Орджоникидзе – ул. Луговая»: ул. Текучева – пр. Театральный ул. Закруткина – 1-я линия – ул. Сарьяна – ул. 21-я линия – ул. 20-я линия – ул. 22-я линия – пр. Шолохова в прямом направлении и пр. Шолохова – ул. 20-я линия – ул. Сарьяна – ул. 1-я линия – ул. Закруткина – пр. Театральный ул. Текучева в обратном направлении; организовано движение автобусов особо малой вместимости в режиме маршрутного такси № 60 «ул. Мечникова ул. Сиверса»; изменена схема движения автобусного маршрута № 3А «ЖДВ Обл. туберкулезная больница»: ул. 26-е июня – пер. Туапсинский – ул. Туполева – ул. Днепропетровская – ул. Каскадная – ул. Орская – обл. туб. диспансер в прямом и обратном направлениях.

С целью обеспечения безопасности дорожного движения и пассажирских перевозок движение маршрутов автобусов особо малой вместимости «Ц.Рынок» (западное направление) организовано по схеме: ул. Московская – пер. Островского – ул. Темерницкая – пр. Буденовский – ул. Станиславского – пер. Островского – ул. Московская и далее по маршруту, с выделением полосы движения для общественного пассажирского транспорта по ул. Темерницкая; осуществлен разнос посадочных площадок на остановочном комплексе «пр. Ворошиловский» по ул. Б.Садовая (южная сторона); введены остановки «14-я линия» и «2-я линия» для маршрутов автобусов особо малой вместимости в режиме маршрутного такси на ул. 1-я Майская. По многочисленным просьбам жителей введена остановка «Чехова» по ул. Б.Садовая для автобусных маршрутов № №3, 3А.

В 2006 году разработана и Решением Ростовской-на-Дону городской Думы № 215 от 14 декабря 2006 года утверждена «Программа развития городского пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры в г. Ростове-на-Дону на 2007-2010 г.г.». В данной Программе заложена концепция развития пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры в городе Ростове-на-Дону на ближайшие 4 года с перспективой развития до 2015 года. Целью программы является повышение качества пассажирских перевозок в г. Ростове-на-Дону, совершенствование системы управления городским пассажирским транспортом, обеспечение безопасности дорожного движения, улучшение экологической обстановки. Условиями достижения цели является выполнение следующих задач: внедрение новых технологий управления городским пассажирским транспортом; развитие производственно-технической базы городского пассажирского транспорта; совершенствование организации и управления городским пассажирским транспортом; повышение безопасности дорожного движения и экологической безопасности. Определены следующие стратегически важные задачи и приоритетные направления: сохранение и развитие муниципального электро- и автотранспорта как основы транспортной отрасли и гаранта стабильной работы всей транспортной инфраструктуры в г. Ростове-на-Дону, внедрение новых технологий управления городским пассажирским транспортом; развитие производственно-технической базы городского пассажирского транспорта; совершенствование организации и управления городским пассажирским транспортом; повышение безопасности дорожного движения и экологической безопасности.

В ноябре – декабре разработаны концептуальные предложения по проектированию, строительству и благоустройству остановок общественного пассажирского транспорта в г. Ростове-на-Дону.

В течение года проведено 31 совещание с директорами транспортных предприятий, на которых рассмотрены вопросы о мерах по обеспечению безопасности пассажирских перевозок, контролю над работой подвижного состава на маршрутах, о мерах по упорядочению работы общественного пассажирского транспорта по ул. Б.Садовой, предупреждению террористических актов на транспорте, о мерах по пресечению незаконной деятельности лиц по контролю над движением подвижного состава и взимающих денежные средства с водителей ОПТ, по обеспечению чистоты и порядка на конечных остановках автобусных маршрутов, о тарифах на услуги общественного пассажирского транспорта, о проведении совместной работы МУ «Департамент транспорта», ЮУГАДН и ГАИ г. Ростова-на-Дону в рамках операции «Автобус» и ее результатах, о работе легковых таксомоторов в городе, о программе развития городского пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры г. Ростова-на-Дону на период 2007-2010г.г., о выполнении договорных обязательств по оборудованию подвижного состава интерфейсами и работе ПС в «Системе управления, контроля, анализа работы общественного транспорта», о введении в действие сменно-суточного плана выпуска подвижного состава на городские маршруты в осенне-зимний период 2006-2007г.г., о работе общественного транспорта во вторую смену и другие вопросы.

В 2006 году проведено 112 проверок работы общественного пассажирского транспорта на маршрутах города, в ходе которых проверено 4235 единиц подвижного состава, из них 274 единицы были сняты с маршрутов, 370 водителей привлечены к ответственности.

Проведена проверка всех транспортных предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки на маршрутах города по вопросу готовности предприятий к работе в осенне-зимний период 2006-2007 года.

Совместно с ГАИ г. Ростова-на-Дону, МУ «Управление автомобильных дорог» проведено 63 обследования дорожных условий на городских и садово-огородных маршрутах.

В марте проведено собрание с председателями садовых товариществ по вопросу организации перевозок садоводов в 2006 году. Для обслуживания садоводческих товариществ с 08.04.06г. организована работа 27 сезонных садово-огородных автобусных маршрутов.

Проведены 4 заседания Городской транспортной комиссии по регулированию пассажирских перевозок на территории г. Ростова-на-Дону и 6 заседаний Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Администрации г. Ростова-на-Дону. Рассмотрены вопросы, связанные с улучшением транспортного обслуживания жителей города, об итогах, задачах и оценке эффективности предупредительно-профилактических мероприятий «Декадник безопасности движения на ж.д. переездах», «Дорожные работы. Безопасная дорога», утвержден план подготовки и проведения заседаний комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Администрации г. Ростова-на-Дону в 2007 году. Проведено заседание рабочей группы по безопасности дорожного движения при Администрации города по вопросу разработки программы повышения безопасности дорожного движения в городе до 2012 года.

Совместно с ГАИ УВД города, МУ «Управление автомобильных дорог» проведено 3 выездных совещания по вопросам определения месторасположения промежуточных остановочных пунктов ГПТ на ул. Ларина, разноса остановок ОПТ на пл. К.Маркса и о введении дополнительной остановки на автобусном маршруте № 22 по пер. Беломорскому.

В соответствии с Планом мероприятий по улучшению условий движения по ул. Б.Садовая с целью повышения безопасности дорожного движения отменены остановочные пункты «пер. Семашко» и «пр. Чехова» для автобусов большой вместимости.

С ОАО «Ростовгражданпроект» согласован проект по конечной остановке и разворотному кольцу общественного пассажирского транспорта в строящемся микрорайоне «Ливенцовский».

Организовано обеспечение церковных мероприятий в связи с пребыванием в городе святой десницы Иоанна Крестителя.

В составе информационных групп «Дорожный комплекс. Транспорт», «Культура, спорт, казачество, межнациональные вопросы и религия» проведены 23 встречи с жителями города.

В мае 2006г., в связи с невыполнением ОАО РГАТП-3 условий договора на выполнение пассажирских перевозок автобусами на маршрутах №23, № 64 и на основании п.2.2.1 Распоряжения Мэра города № 121 от 17.06.2005г. «О формировании заказа на осуществление пассажирских перевозок автомобильным транспортом на маршрутах г. Ростова-на-Дону», с ОАО РГАТП-3 расторгнут договор на обслуживание автобусных маршрутов №№ 23, 64. Указанные маршруты переданы на обслуживание МУП МТК «Ростовпассажиртранс».

В соответствии с «Планом основных мероприятий служб транспорта и обеспечения ГСМ, предупреждения и ликвидации ЧС, обеспечения пожарной безопасности и безопасности людей на водных объектах на 2006 год» отработаны документы по мобилизационной подготовке управления транспорта на 2007 год; проведена штабная тренировка с органами управления ГО и ЧС транспортной службы Пролетарского района. Проведена городская штабная тренировка с органами управления, силами и средствами МУ «Департамент транспорта», в которой приняли участие все руководители предприятий и служб, средства связи и оповещения.

В соответствии с планом основных мероприятий на 2006 год в области защиты населения города и территорий от чрезвычайных ситуаций проведены проверки предприятий ООО РТК «РусЭлТранс» и МУП «РТК». В ходе проверки проведены штабные тренировки с начальниками формирований по обеспечению пожарной безопасности, реализации комплекса мероприятий, направленных на снижение количества пожаров и гибели людей при пожарах. Составлен план работ в области гражданской обороны, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, обеспечения пожарной безопасности на 2007 год.

В 2006 году рассмотрено 195 письменных обращений и жалоб граждан и 43 обращения в Интернет-приемную Администрации города, из них 92 обращения содержали жалобы на водителей и работу общественного пассажирского транспорта, 104 письма содержали различные просьбы и предложения по улучшению работы общественного пассажирского транспорта, 38 граждан обратились за разъяснениями, 3 письма содержали благодарность на работу общественного пассажирского транспорта. По рассмотренным жалобам за нарушение Правил пассажирских перевозок наказано 72 водителя, из них уволено 10 водителей, объявлен выговор 62-м водителям, в том числе 15-и за курение.

Проведена подготовительная работа для формирования методики распределения финансирования возмещения расходов транспортных предприятий от перевозки пассажиров льготных категорий. Методика будет сформирована на основании статистической отчетности в феврале 2006 года с учетом данных о фактическом объеме пассажиров льготных категорий, перевезенных транспортными предприятиями в 2005 году.

Во исполнение решения Коллегии Администрации города от 13.12.2005г. № 35 «О согласовании докладов о результатах и основных направлениях деятельности субъектов бюджетного планирования на 2006-2008 годы» внесены изменения в доклад об основных направлениях деятельности МУ «Департамент транспорта» на 2004-2006 годы, уточнены плановые и фактические показатели 2005 года в соответствии с решением городской Думы № 78 от 21.12.2005г., учтены плановые показатели на 2006 год с учетом решений городской Думы № 79 от 21.12.2005г. «Об утверждении бюджета города Ростова-на-Дону на 2006 год» и № 101 от 28.02.2006г. «О внесении изменений в бюджет города Ростова-на-Дону на 2006 год». Дополненные и уточненные варианты отчета направлены в Департамент экономики и МУ «Муниципальное казначейство».

В течение 2006 года ежемесячно МУ «Департамент транспорта» проводился мониторинг розничных и оптовых цен на ГСМ по г. Ростову-на-Дону, муниципальным образованиям Ростовской области, городам Южного федерального округа. По результатам которого, можно констатировать, что в течение 2006 года цены на ГСМ в городе Ростове-на-Дону не являлись максимальными по сравнению с аналогичными ценами в других муниципальных образованиях Ростовской области, и городах Южного Федерального округа.

Подготовлены предложения о возможности создания в рамках деятельности Союза российских городов секции «Транспорт» для объединения усилий по обсуждению проблемных вопросов отрасли, требующих решения на федеральном уровне, в том числе таких, как приведение нормативно-правовой базы, регулирующей перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом, в соответствии с требованиями сегодняшнего дня, принятие мер, ограничивающих необоснованный рост цен на топливо и ГСМ, решение проблем обновления подвижного состава отечественной техникой, при одновременном преодолении проблемы соотношения качества и цены.

Проводились мероприятия по подготовке планов и формированию отчетов по участию транспортных предприятий в общегородском «Месячнике чистоты».

Во исполнение Решения городской Думы от 21.12.2005г. № 81, принявшего Комплексную программу мер социальной защиты населения г. Ростова-на-Дону на 2006-2009 годы, подготовлена и предоставлена в МУ «Департамент социальной защиты населения города» информация о комплексе мероприятий социальной защиты, оказанных транспортными предприятиями города своим работникам, членам их семей, пенсионерам – бывшим работникам в 1 квартале 2006 года.

В 2006 году были проведены открытые конкурсы на выполнение работ по разработке «Программы развития городского пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры в городе Ростове-на-Дону на 2007-2010 годы», проектно-сметной документации на реконструкцию энергообеспечивающего комплекса троллейбусных маршрутов №№ 14,17, строительство тяговой подстанции № 25, а также строительно-монтажных работ по внешнему энергоснабжению тяговой подстанции №25.

Разработанная Программа развития пассажирского транспорта предусматривает конкретные условия функционирования транспортной системы города, современный опыт решения проблем организации городских пассажирских перевозок и при ее реализации обеспечивает достаточное качество транспортного обслуживания жителей г. Ростова-на-Дону.

Организована реализация мероприятий по подготовке и празднованию 70 лет со дня запуска первого троллейбуса в городе Ростове-на-Дону.

Осуществлялись мероприятия по формированию проекта бюджета города на 2007 год по транспортной отрасли.

Организован и проведен:

-29 июля т.г. конкурс профессионального мастерства «Лучший водитель троллейбуса», посвященный 70-летию со дня запуска первого троллейбуса в городе Ростове-на-Дону.

- 26 августа т.г. конкурс профессионального мастерства «Лучший водитель трамвая»;

- 14 октября т.г. конкурс профессионального мастерства «Лучший водитель автобуса».

Водители транспортных предприятий города соревновались за звание лучшего по профессии в следующих видах: по знанию технического устройства, Правил технической эксплуатации, основ безопасности движения, по знанию Правил дорожного движения и культуре обслуживания пассажиров.

В отдел организационно-аналитической работы Администрации города направлено предложение о включении в план нормотворческой деятельности Ростовской-на-Дону городской Думы на 4 квартал 2007 года вопроса «Об утверждении «Правил перевозок пассажиров и багажа транспортом общего пользования». Разработка новой редакции Правил перевозок пассажиров и багажа, учитывающих действующие нормативные акты всех уровней, планируется после принятия проекта Областного закона «Об организации транспортного и сервисного обслуживания населения Ростовской области пассажирским транспортом общего пользования», который, в свою очередь, будет принят Законодательным Собранием РО после принятия нового Устава автомобильного транспорта и Федерального закона об общих принципах организации транспортного обслуживания населения в Российской Федерации, проекты которых находятся на рассмотрении в Государственной Думе.

В соответствии с «Комплексной программой мер социальной защиты населения города Ростова-на-Дону на 2006-2009 годы» МУ «Департамента транспорта» в течение 2006 года формировалась информация о комплексе мероприятий социальной защиты, оказанных транспортными предприятиями города своим работникам, членам их семей, пенсионерам – бывшим работникам.

В течение 2006 года МУ «Департамент транспорта» проводилась работа по доведению уровня среднемесячной заработной платы автотранспортных предприятий г. Ростова-на-Дону до уровня не ниже прожиточного минимума трудоспособного населения Ростовской области.

МУ «Департамент транспорта» в апреле-мае 2006 года было проведено обследование пассажиропотоков на городских и садовых маршрутах транспорта общего пользования.

Во исполнение постановления Администрации Ростовской области от 31.08.2006 №352 «Об утверждении Порядка осуществления органами местного самоуправления отдельных государственных полномочий Ростовской области по государственному регулированию тарифов на перевозку пассажиров и багажа» и в соответствии с распоряжением МУ «Департамент транспорта» от 03.11.2006 №91 организовано и проведено обследование пассажирских потоков на городских маршрутах автобусов особо малой вместимости.

Сформированные результаты обследования, характеризующие динамику изменений показателей работы транспортной отрасли по сравнению с обследованием 2005 года, позволили МУ «Департамент транспорта» увязать свою работу в сфере оптимизации маршрутной сети с реальными фактическими данными по пассажиропотоку, а также определить фактическое количество ездок, совершаемое различными категориями пассажиров.

В декабре 2006 года МУ «Департамент транспорта» организован и проведен открытый аукцион на поставку 45 автобусов большой вместимости городского типа на условиях финансовой аренды (лизинга).

Осуществлялись мероприятия по формированию бюджетной росписи согласно приказу № 15 от 30.10.2006 года «Об утверждении методических указаний по составлению бюджетных росписей и бюджетных заявок участниками процесса исполнения бюджета города в 2007 году».

Проведен анализ социально-экономических показателей по транспортной отрасли городов России, по результатам которого можно констатировать, что в городе Ростове-на-Дону тарифы на проезд в городском пассажирском транспорте являются одними из средних, но при этом в отличие от других крупных городов Российской Федерации, финансирование транспортной отрасли находится на минимальном уровне.

3 Разработка предложений по совершенствованию обслуживания населения услугами пассажирского транспорта в г.Ростов-на-Дону

3.1 Основные достоинства и недостатки транспортного обслуживания населения в г. Ростов-на-Дону

Существующие проблемы в работе транспортной системы города определяются сменой характера ее использования. Поэтому, на смену проблеме перегрузки подвижного состава общественного транспорта пришла проблема перегрузки улиц потоками индивидуального транспорта; проблема транспортного обеспечения промышленных районов уступила первые позиции проблеме обеспечения перевозок в направлении центра города и проблеме стоянок в центральном районе. Задачи транспортного строительства, обусловленные освоением новых территорий под крупномасштабную застройку микрорайонного типа, сменились задачами использования имеющихся территориальных ресурсов под частную малоэтажную и многоэтажную застройку.

В советский период планирования можно было достаточно просто определить перспективный пассажиропоток между новым районом застройки, центром и промышленными зонами. Изменение характера производства в городе — переход к постиндустриальным видам деятельности — привел к существенному изменению потребностей населения в передвижениях. Массовые перевозки на крупные предприятия вторичной сферы производства заменяются сложными передвижениями между относительно мелкими предприятиями третичной (торговля, бытовое обслуживание) и четвертичной (управление, финансы, туризм) сфер производства. Новый рынок труда потребовал использования индивидуальных средств передвижения. Стагнация общественного транспорта и повышение доступности приобретения легкового автомобиля поддержали рост уровня автомобилизации. Появилась новая задача эффективного управления рынком частных перевозчиков.

В работе транспортной системы Ростова-на-Дону и Ростовской области можно выделить три основные группы проблем:

* 1. Технические проблемы:
	2. неприспособленность транспорта к перевозке отдельных категорий граждан;
	3. состояние автодорог;
	4. несоответствие транспорта экологическим нормам;
	5. техническое состояние транспорта;
	6. финансирование автотранспортной системы.
1. Человеческий фактор:
	1. несоответствие уровня квалификации водителей;
	2. культурный уровень водителей и пассажиров;
	3. маршрутная схема города не соответствует потребностям населения;
	4. несоблюдение правил дорожного движения;
	5. информированность пассажиров.
2. Проблемы муниципального характера:
	1. несоблюдение должностных обязанностей сотрудниками ГИБДД;
	2. несоответствие тарифов доходам населения;
	3. распределение остановочных комплексов;
	4. количество парковочных мест не соответствует потребностям города;
	5. система оплаты за проезд;
	6. несоответствие количества транспорта количеству пассажиров;
	7. несоответствие тарифов за проезд качеству услуг;
	8. система оплаты труда водителей;
	9. несоответствие качества и цены ГСМ;
	10. график движения транспорта;
	11. пропускная способность автодорог;
	12. техническое оснащение дорог;
	13. контроль за распределением денежных средств;
	14. сервисное обслуживание транспорта;
	15. комфортабельность транспорта.

Решению этих насущных проблем и должно быть посвящено основное внимание муниципальных властей.

Понимание изменений в работе городской транспортной инфраструктуры и прогноз динамики трансформации легли в основу разработки схем развития улично-дорожной сети, планирования развития пассажирского транспорта. Особое внимание уделено развитию каркасных элементов территории, расшивке узких мест транспортной сети и проблеме планирования развития общественного пассажирского транспорта.

3.2 Предложения по совершенствованию транспортного облуживания населения в г. Ростов-на-Дону

Мероприятия по модернизации парка пассажирских транспортных средств предполагают приобретение по лизинговой схеме в течение 2007-2010 годов 240 автобусов большой вместимости марки ЛИАЗ-525625, что позволит увеличить количество автобусов большой вместимости, работающих на городских маршрутах, поддержать муниципальный автобусный парк на необходимом техническом уровне и повысить в целом надежность городского пассажирского транспорта в г.Ростове-на-Дону. Общая стоимость проекта – 1707,0 млн.руб.

Динамика изменения численности подвижного состава с учетом программы модернизации пассажирских транспортных средств отображена в таблице 3.1.

Таблица 3.1 Динамика изменения численности подвижного состава

| № п/п | Год | Кол-во ППС на начало года, ед. | Кол-во полностью амортизированного ППС на конец года, ед. | Кол-во \_бывшее его ППС из полностью амортизированного на конец года, ед. | Кол-во ППС, восстановленного за счет КР на конец года, ед. | Кол-во ППС, приобретенного на конец года, ед. | Кол-во ППС, требующего восстановления за счет КР на конец года из числа амортизированного, ед. | Численность ППС на конец года, ед. |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | 2007 г. | 417 | 58 | 50 | 10 | 60 | 0 | 427 |
| 2. | 2008 г. | 427 | 57 (в т. Ч. 10 после КР 2004 г.) | 50 | 10 | 60 | 0 | 437 |
| 3. | 2009 г. | 437 | 39 (в т. Ч. 10 после КР 2005 г.) | 30 | 10 | 60 | 0 | 467 |
| 4. | 2010 г. | 467 | 36 (в т. Ч. 10 после КР 2006 г.) | 20 | 10 | 60 | 5 | 507 |

Обновление муниципального автобусного парка и увеличение срока его службы сможет улучшить городской перевозочный процесс и обеспечить следующие критерии работы городского автотранспорта:

1.Количественные:

- повышение производительности автобусов за счет увеличения объема транспортной работы, объема перевозок пассажиров;

- улучшение работоспособности автобусов за счет более высокого коэффициента технической готовности.

2. Качественные:

- обеспечение регулярности движения автобусов на городских маршрутах;

- повышение качества перевозки пассажиров муниципальными автобусами;

- снижение потерь линейного времени.

3. Экономические:

- уменьшение эксплуатационных затрат на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава;

- повышение уровня доходности на единицу муниципального городского автотранспорта.

Замена парка автобусов на более новые, а также использование диагностических комплексов ведет к снижению выбросов окиси углерода и углеводородов в 5-10 раз. Обеспечение систематического контроля за давлением воздуха в шинах дает снижение суммарных выбросов токсичных веществ до 5%.

Мероприятия по модернизации производственно-технической базы включают в себя следующие разделы:

- создание участка капитального ремонта автобусов на базе Сервисного центра технического обслуживания автобусов /СЦТОА/ с мощностью 10 капитальных ремонтов автобусов в год. Создание данного участка позволит продлить срок службы полностью амортизированных автобусов не менее чем на 3 года и довести численность подвижного состава в предприятии к 2010 году, с учетом приобретения новых автобусов, до 507 ед. Стоимость проекта 5,8 млн. руб. Приоритетным направлением в плане модернизации производства является развитие Сервисного центра технического обслуживания автобусов. Организация участка капитального ремонта автобусов на базе Сервисного центра технического обслуживания автобусов (СЦТОА) позволит продлить срок полезного использования автобусов с полной амортизацией или частичной амортизацией, что даст возможность не снижать численность пассажирского подвижного состава компании, снизить эксплуатационные расходы на поддержание технического состояния восстановленных автобусов, обеспечить перевозку пассажиров на закрепленных маршрутах. Модернизация и развитие участка капитального ремонта двигателей и агрегатов позволит производить ремонт и восстановление блоков двигателей, коленчатых валов, ремонт малых агрегатов (турбокомпрессоров, компрессоров, масляных насосов, генераторов, стартеров, топливных насосов и др.), производить обкатку и доводку на стендах двигателей и автоматических коробок передач. Это позволит сократить затраты на приобретение вышедших из строя агрегатов, продлит их срок использования, сократит простои подвижного состава на время обкатки и доводки агрегатов, позволит создать ремонтный фонд агрегатов;

- модернизация станочного парка и оборудования в филиалах МТК модернизация, развитие участка капитального ремонта двигателей и агрегатов СЦТОА позволит улучшить качество ремонтных работ и снизить затраты времени на ремонт. Стоимость проекта – 14,5 млн.руб. Модернизация станочного парка и оборудования вызвана, прежде всего, его полной амортизацией, что видно из таблицы 5, отсутствием необходимой точности в изготовлении отдельных деталей и моральным старением. Установка нового станочного парка и оборудования позволит улучшить качество изготовления деталей, продлить срок их службы, расширить возможности по реставрации и изготовлению деталей;

- установка диагностического оборудования для диагностики и контроля подвижного состава ЛТК-10, У-СП-14 в СЦТОА и РМПАТП-2,5,6. Данное оборудование позволит сократить затраты времени на производство работ по техобслуживанию подвижного состава. Стоимость проекта – 8,4 млн.руб. Установка диагностического оборудования позволит своевременно выявлять и предотвращать появление неисправностей, приводящих к отказам в работе автотранспорта, увеличит ходимость узлов и агрегатов, увеличит безопасность эксплуатации автотранспорта4

- устройство тепловых завес и реконструкция приточно-вентиляционных систем вентиляции филиалов. Данные мероприятия направлены на экономию тепловых ресурсов и улучшение условий труда ремонтных рабочих. Стоимость проекта – 31,5 млн. руб. Реконструкция приточно-вентиляционных систем позволит улучшить и довести до требуемых санитарных норм условия работы работников предприятий, позволит уменьшить расход электроэнергии, так как проект предусматривает установку вентиляционных систем точечного воздействия и только во время проведения работ в зоне системы. Тепловые завесы позволят устранить потери тепла в помещениях производственной зоны при заезде и выезде автобусов, дадут экономию тепловой энергии;

- устройство систем оборотного водоснабжения на очистных сооружениях филиалов РМПАТП-2,5,6 позволит произвести экономию затрат на водоснабжение за счет сокращения потребления воды. Стоимость проекта – 11,6 млн. руб. Устройство оборотного водоснабжения на очистных сооружениях позволит экономить водные ресурсы при мойке подвижного состава на 80 %, снизит предельно-допустимые концентрации загрязняющих веществ в сточных водах, улучшит экологическую обстановку на предприятиях.

Снижение водопотребления и прекращение сброса неочищенных сточных и промышленных вод, является основой деятельности МТК «Ростовпассажиртранс» по охране водных ресурсов. В перспективе эта двуединая проблема будет решаться путем использования безотходной технологии, оборота используемой воды с ее достаточно качественной очисткой от взвешенных частиц и нефтепродуктов. Это приведет к уменьшению удельного расхода воды, в зависимости от мощности очистных сооружений на 20-80%.

Основными стационарными источниками выбросов вредных веществ являются цеха и производственные участки ТП.

Выбросы вредных веществ от стационарных источников загрязнения в филиалах МТК «Ростовпассажиртранс» не значительны и составляют 5,5% от общей массы выбросов. Одним из перспективных мероприятий по снижению вредных выбросов от цехов и участков, является реконструкция вентиляционных систем и установка шланговых отсосов. Это приводит к обеспечению норм ПДВ, снижению содержания токсичных компонентов в воздушной среде до установленных норм, экономии электроэнергии.

Финансирование модернизации муниципального автобусного парка и производственно-технической базы по годам инвестиционного периода приведены в таблице 3.2.

Таблица 3.2 Основные направления инвестиционных мероприятий по МУП МТК «Ростовпассажиртранс» на 2007 – 2010г.г. и источники их финансирования

| № п.п. | Наименование показателей | Ед. изм. | Всего | в том числе по годам: |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| 1. | Модернизация муниципального автобусного парка |   |   |   |   |   |   |
| 1.1 | Количество приобретаемых автобусов марки ЛиАЗ-525625 | ед. | 240 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| 1.2 | Стоимость автобусов | млн.руб. | 880,3 | 192,5 | 209,8 | 228,7 | 249,3 |
| 1.3 | Стоимость автобусов с учетом лизинга сроком на 3 года | млн. руб. | 1097,7 | 240,0 | 261,6 | 285,2 | 310,9 |
| 2. | Модернизация производственно-технической базы МТК | млн. руб. | 2,2 | 0,8 | 0,9 | 0,5 |   |
| 3. | Необходимые финансовые средства на выплату лизинговых платежей и первоначального взноса по автобусов | млн. руб. | 1053,2 | 226,8 | 247,3 | 277,1 | 302,0 |
| 4. | Необходимые финансовые средства на выплату лизинга по автобусам и модернизацию произв. технич. базы  | млн. руб. | 1055,4 | 227,6 | 248,2 | 277,6 | 302,0 |
| 5. | Эксплуатационные фактические расходы  | млн. руб. | 3377,4 | 668,3 | 777,6 | 893,0 | 1038,5 |
| 6. | Эксплуатационные фактические расходы с учетом выплаты невозмещенных сумм лизинга и модернизации произ.тех. базы  | млн. руб. | 4432,8 | 895,9 | 1025,8 | 1170,6 | 1340,5 |
| 7. | Источники покрытия эксплуатационных расходов и инвестиционных мероприятий | млн. руб. | 4891 | 940,2 | 1128,3 | 1315,8 | 1506,7 |
| 7.1 | Целевое финансирование из бюджета города на покрытие первоначального взноса 30% | млн. руб. | 211 | 46,2 | 50,3 | 54,8 | 59,7 |
| 7.2 | Дотация на покрытие выпадающих доходов от перевозки льготных категорий пассажиров по ФЗ | млн. руб. | 212 | 50,0 | 52,0 | 54,0 | 56,0 |
| 7.3 | Дотация на покрытие выпадающих доходов от перевозки пенсионеров и школьников | млн. руб. | 666 | 126,0 | 144,0 | 180,0 | 216,0 |
| 7.4 | Амортизационные отчисления | млн. руб. | 652 | 120,0 | 147,0 | 175,0 | 210,0 |
| 7.5 | Доходы от перевозки пассажиров  | млн. руб. | 3150 | 598,0 | 735,0 | 852,0 | 965,0 |
|   | из них платные | млн. руб. | 2556 | 490,0 | 591,0 | 690,0 | 785,0 |
|   | частично оплачивающие проезд | млн. руб. | 594 | 108,0 | 144,0 | 162,0 | 180,0 |
| 8. | Тариф на проезд платных пассажиров | руб. |  | 13,0 | 16,0 | 19,0 | 22,0 |
| 9. | Тариф на проезд частично оплачивающих проезд | руб. |  | 6,0 | 8,0 | 9,0 | 10,0 |
| 10 | Перевозка пассажиров на городских маршрутах с учетом льготников | млн. чел. | 422 | 104,0 | 105,0 | 106,0 | 107,0 |
|   | из них платные | млн. чел. | 185,2 | 44,8 | 45,8 | 46,8 | 47,8 |
|   | частично оплачивающие проезд | млн. чел. | 72 | 18,0 | 18,0 | 18,0 | 18,0 |
|   | льготные | млн. чел. | 164,8 | 41,2 | 41,2 | 41,2 | 41,2 |

4 Определение эффективности внесенных предложений

Техническая эксплуатация автобусов марки ЛиАЗ-525625 повысит эффективность работы городского муниципального транспорта за счет:

* повышения уровня работоспособности автобусов, производительности и качества работы автобусного парка;
* снижения затрат на поддержания необходимого уровня работоспособности автобусов;
* снижения себестоимости перевозки пассажиров на муниципальных городских и садовых маршрутах;
* увеличения производительности труда персонала технических служб муниципальной транспортной компании;
* обеспечения безопасности движения автобусов;
* снижения влияния городского автотранспорта на окружающую среду.

Пополнение городского транспорта новыми автобусами предоставит населению города Ростова-на-Дону высокое качество обслуживания перевозок на городских и садовых маршрутах.

Сохранение муниципального автобусного парка обеспечит социальные гарантии на проезд в автотранспорте общественного пользования для малообеспеченных слоев горожан.

При этом необходимо учитывать, что только муниципальная транспортная компания осуществляет ежегодную доставку 0,9 млн. чел. на содовые и огородные участки. Из общей численности перевозимых садоводов 67,3 % составляют пассажиры с правом бесплатного проезда. Уровень технического состояния городского муниципального транспорта позволит обеспечить поддержку горожан-садоводов, как наименее социально защищенных граждан.

Улучшение работоспособности муниципального автотранспорта сохранит льготный проезд в автобусах для городской молодежи – студентов высших учебных заведений. Данная льгота в виде месячных постоянных билетов предоставляется только в муниципальном автобусном транспорте.

Качественная работа муниципальной транспортной компании при обеспечении новым подвижным составам стабилизирует общую транспортную ситуацию на маршрутах города.

Для максимального использования способов обновления подвижного состава транспортного комплекса, предназначенного для городских пассажирских перевозок, необходимо рассматривать альтернативные проекты приобретения автобусов большой вместимости, в том числе путем создания совместных транспортных предприятий с долей инвестиций иностранного капитала. При этом, основной задачей органа местного самоуправления является поиск потенциального платежеспособного инвестора который выступит в числе участников предприятия с внесением в уставной капитал движимого имущества (автобусами большой вместимости).

Со стороны муниципалитета (или коммерческих предприятий) возможна передача в уставной капитал нового перевозчика:

- материально-технической производственной базы;

- подвижного состава с гарантированным представлением материально-технической производственной базы в пользование;

- права пользования имущественным комплексом на определенный срок, обеспечивающим процесс перевозки.

Приоритетом в развитии пассажирских предприятий немуниципальной формы собственности должно стать привлечение на рынок пассажирских перевозок и развитие операторов с собственной технической базой, обеспечивающей весь цикл необходимых регламентных работ для безопасной эксплуатации транспорта и являющихся собственниками подвижного состава различной вместимости. Что становится залогом в обеспечении стабильной работы предприятий и предоставления населению города услуг по перевозке более высокого качества.

Реализация проекта развития электротранспорта позволит решить следующие задачи:

1. Создать современную технологичную систему городского общественного электротранспорта.
2. Исправить критическую ситуацию с обновлением подвижного состава электротранспорта. Осуществить постепенную замену устаревших изношенных троллейбусов на новые за счет доходной части предприятия.
3. Существенно улучшить экологическую ситуацию в городе.
4. Повысить объем и качество пассажирских перевозок.
5. Освоить механизм и методы управления и регулирования деятельности транспортных предприятий со смешанным капиталом.
6. Снизить финансовую нагрузку на муниципальный и региональный бюджет.
7. Восстановить сеть законсервированных маршрутов, требующих замену и восстановление контактной сети, что в свою очередь даст большой потенциал для развития и расширения рынка оказываемых услуг.

Создание специализированных предприятий позволит гибко использовать инфраструктуру электротранспорта и содержит социальную эффективность, выражающуюся в следующих направлениях:

* снижение загрязнения атмосферного воздуха вредными выбросами автотранспортных средств в городе;
* возобновление функционирования электротранспорта на закрытых ранее маршрутах;
* увеличение рабочих мест за счет приобретения нового подвижного состава;
* формирование профессионального коллектива электротранспорта, как основа для создания кадровой технологической и технической базы монорельсового транспорта.

Реализация данного проекта привлекательна еще и тем, что в схеме работы предприятий задействована цепочка производитель, банк и предприятие-перевозчик.

Успешное развитие предприятия и расширение парка подвижного состава обеспечивает стабильный объем работ отечественному предприятию-производителю, а также предприятиям-смежникам и укрепляет позиции банка-инвестора, способствует возрождению ранее приостановленных и в настоящее время практически полностью свернутых производств. Этот процесс соответственно оказывает позитивное влияние на экономику региона и страны в целом. Кроме того, развитие предприятия-перевозчика создает возможность изменения транспортной инфраструктуры города, существенно влияет на изменения экологической обстановки, снижает содержание вредных веществ в атмосфере, а также повышает степень безопасности дорожного движения.

Таблица 4.1 Инвестиционные затраты по проекту, млн. рублей

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Статьи затрат | Всего | В том числе по годам |
|  |  |  | 1 год | 2 год | 3 год |
| 1 | Капитальные вложения по проекту, всего (инвестиции): | 736,88 | 275,36 | 296,75 | 164,77 |
|  | в том числе: |  |  |  |  |
|  | строительно-монтажные работы | 574,9 | 196,50 | 222,9 | 155,5 |
|  | оборудование, включая таможенные пошлины и шефмонтаж | 97,98 | 26,86 | 61,85 | 9,27 |
|  | подвижной состав | 61,2 | 49,2 | 12 | - |
|  | прочие затраты  |  |  |  |  |
| 2 | НИОКР |  |  |  |  |
| 3 | Капитальные вложения в объекты сбыта |  |  |  |  |
| 4 | Приобретение оборотных средств |  |  |  |  |
| 5 | Другие инвестиции в период освоения производственных мощностей и эксплуатации (собственные средства предприятия) | 98,29 | 30,69 | 40,5 | 27,1 |
| 6 | Итого (стр. 1+2+3+4+5) | 835,17 | 306,05 | 337,25 | 191,87 |

Общая сумма вложений предприятия – 98,29 млн. руб. После 2009 года предприятия самостоятельно без дополнительных инвестиций будут восстанавливать и обслуживать энергообеспечивающий комплекс электротранспорта.

Заключение

Развитие маршрутной сети, производственной базы предприятий, внедрение новой техники и технологии, совершенствование организации и управления способствуют решению основной задачи – повышению эффективности работы городского пассажирского транспорта, т.е. получению максимального результата с минимальными затратами при оптимальном качестве.

Все мероприятия Программы направлены на повышение эффективности ГПТ при повышении качества транспортного обслуживания населения. Выполнение данных мероприятий позволит:

1. Создать интегрированную транспортную инфраструктуру на основе магистральной улично-дорожной сети с учетом реальных корреспонденций между пассажиро- и грузообразующими объектами города.
2. Реализовать приоритетное развитие маршрутов электротранспорта на центральных магистралях. Довести в 2006 году долю объемов перевозок пассажиров электротранспортом до 25-30%.
3. Упорядочить движение транспортных средств и как следствие, обеспечить безопасность пассажирских перевозок.
4. Улучшить экологическую обстановку в городе и повысить качество обслуживания горожан.

Выполнение мероприятий по оптимизации маршрутной сети и дорожному комплексу обеспечит снижение задержек автомобилей на перекрестках на 15-20%, повышение средней скорости движения на 10-15% и в целом при условии поэтапной замены части автобусов на электротранспорт приведет к снижению токсичных выбросов от 15 до 25%, что в условиях перегруженности центральных магистралей города, является значительным фактором в улучшении экологической обстановки.

Эффективность городского электрического транспорта может быть существенно повышена за счет снижения потребления электроэнергии, использования новых энергосберегающих систем.

Реформирование транспортной отрасли создаст предпосылки для создания центра по подготовке квалифицированных специалистов (ИТР, водители, ремонтный персонал, рабочие и т.д.), для восстановления в полном объеме системы подготовки руководящего, инженерно технического персонала, водителей автобусов, троллейбусов и трамваев.

Обновление и приобретение нового подвижного состава большой вместимости, укрепление материально-технической базы муниципальных транспортных предприятий повысит эффект работы ГПТ за счет:

* повышения уровня эффективности эксплуатации автобусов, производительности и качества работы парка подвижного состава;
* снижения затрат на поддержание необходимого уровня эффективности эксплуатации автобусов;
* снижения себестоимости перевозки пассажиров на городских и садовых маршрутах;
* увеличения производительности труда персонала технических служб транспортных предприятий;
* обеспечения безопасности движения автобусов большой, малой и особо малой вместимости;
* снижения влияния городского автотранспорта на окружающую среду.

Пополнение городского транспорта новыми автобусами предоставит населению города Ростова-на-Дону высокое качество обслуживания перевозок на городских и садовых маршрутах.

Введение единого расписания движения на ГПТ и оптимизация маршрутной сети позволит снизить затраты времени:

-на подход от дома к остановке ГПТ;

- на ожидание транспортного средства;

-поездки, включая пересадки;

- на подход от остановки к месту работы

Качественная работа транспортных компаний при обеспечении новым подвижным составам стабилизирует общую транспортную ситуацию на маршрутах города.

Сохранение и укрепление муниципального автобусного, трамвайного парка и троллейбусных предприятий обеспечит социальные гарантии на проезд общественного пользования для малообеспеченных слоев горожан.

Улучшение работоспособности указанных предприятий сохранит льготный проезд в автобусах, трамваях, троллейбусах для городской молодежи – студентов высших учебных заведений.

Бюджетная эффективность выражается в существенном увеличении планируемых налоговых платежей.

Развитие электротранспортной отрасли позволит гибко использовать инфраструктуру электротранспорта и содержит социальную эффективность, выражающуюся в следующих направлениях:

* снижение загрязнения атмосферного воздуха вредными выбросами автотранспортных средств в центральной части города;
* возобновление функционирования электротранспорта на закрытых ранее маршрутах;
* увеличение рабочих мест за счет приобретения нового подвижного состава;
* формирование профессионального коллектива электротранспорта, как основа для создания кадровой технологической и технической базы монорельсового транспорта.

Кроме того, развитие электротранспортных предприятий создает возможность изменения транспортной инфраструктуры города, существенно влияет на изменения экологической обстановки, снижает содержание вредных веществ в атмосфере, а также повышает степень безопасности дорожного движения.

Список использованной литературы

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 №14-ФЗ (в ред. Федерального закона от 26.01.2007 №5-ФЗ) // Собрание законодательства РФ, 29.01.1996, №5, ст. 410.
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 №60-ФЗ (в ред. Федерального закона от 30.12.2006 №266-ФЗ) // Собрание законодательства РФ, 24.03.1997, №12, ст. 1383.
3. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 №81-ФЗ (в ред. Федерального закона от 04.12.2006 №201-ФЗ) // Российская газета, №85 – 86, 01 – 05.05.1999.
4. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 №24-ФЗ (в ред. Федерального закона от 18.12.2006 №232-ФЗ) // Парламентская газета, №45, 12.03.2001.
5. Федеральный закон Российской Федерации от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (в ред. Федерального закона от 02.03.2007 №24-ФЗ) // Собрание законодательства РФ, 06.10.2003, №40, ст. 3822.
6. Федеральный закон Российской Федерации от 10.01.2003 №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (в ред. Федерального закона от 04.12.2006 №201-ФЗ) // Собрание законодательства РФ, 13.01.2003, №2, ст. 170.
7. Закон Российской Федерации от 07.02.1992 №2300-1 «О защите прав потребителей» (в ред. Федерального закона от 25.11.2006 №193-ФЗ) // Собрание законодательства РФ, 15.01.1996, №3, ст. 140.
8. Устав автомобильного транспорта РСФСР (Утвержден постановлением Совета Министров РСФСР от 08.01.1969 №12) (в ред. Постановления Правительства РФ от 28.04.1995 №433) // СПС «Консультант Плюс»
9. Приказ Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 24.12.1987 №176 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в РСФСР» (с изм., внесенными решением Верховного Суда РФ от 21.03.2006 №ГКПИ06-211) // СПС «Консультант Плюс» - официально документ опубликован не был.
10. Определение Верховного Суда Российской Федерации от 28.08.1998 «Действие Закона Российской Федерации «О защите прав потребителей» распространяется и на международные воздушные перевозки» // Бюллетень Верховного Суда РФ, 1999, №5.
11. Анненков А.В. Управление транспортной компанией: Монография. – М.: ВИНИТИ РАН, 2003
12. Апполонов Е.В. О качестве услуг перевозчика // ЭЖ-Юрист, 2006, №14.
13. Балабаева И. Особенности функционирования общественного пассажирского транспорта // Автомобильный транспорт. 2004, №4.
14. Барнс Д. К вопросу о прибыльности железных дорог // Железные дороги мира. 1997.- №9
15. Белов И.В., Персианов В.А. Экономическая теория транспорта в СССР: Исторический опыт, современные проблемы и решения, взгляд в будущее. - М.: Транспорт, 1993
16. Белоусова Н.И., Васильева Е.М., Лившиц В.Н. Реформирование естественных монополий: теоретический аспект // Эко. – 1999. - № 4
17. Громов Н.Н. Менеджмент на транспорте: Уч. пособие для студентов высших учебных заведений. М.: Издательский центр «Академия», 2003. – С. 91.
18. Комаров А.В. Организация перевозок как средство экономии времени // Бюллетень транспортной информации. – 2000. - №1
19. Конарев Н.С. К чему приведет приватизационное раздробление транспортного комплекса страны? // Российский экономический журнал. - 1998. - №5
20. Концепция ценовой (тарифной) политики администрации области
21. Копейкин С.В., Куренков П.В., Севостьянов Н.П., Котляренко А.Ф. Логистический подход к определению критических и максимальных цен на услуги естественных монополий в условиях рынка // Экономические и социальные проблемы транспортного комплекса в современных условиях: Сб. науч. тр. с междунар. участием /.- Самара: СамИИТ, 2001.- Вып. 22
22. Курноскина О.Г. Договоры на транспорте: образцы, рекомендации, комментарии. М.: Альфа-Пресс, 2005.
23. Кусков А. Менеджмент транспортных услуг: туризм. М., 2004. – 448 с.
24. Макеев В.А. Экономика транспорта региона – Ростов-на-Дону: Изд-во СКНЦ ВШ, 2001
25. Менеджмент на транспорте: Учеб. Пособие для студ. высш. учеб. заведений / Н.Н. Громов, В.А. Персианов, Н.С. Усков и др.; Под общ. Ред. Н.Н. Громова, В.А. Персианова – М.: Издательский дом «Академия», 2003
26. Пассажирские автомобильные перевозки: Учебник для ВУЗов / В.А.Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Вельможин, С.А.Ширяев, под ред. В.А.Гудкова. – М.: Горячая линия – Телеком, 2006. – 448 с.
27. Региональная экономика: Учеб. пособие для вузов/ Под ред. Т. Г. Морозовой. – М.: Банки и биржи, Юнити, 1995
28. Родионов А.Ю. Методические рекомендации по организации транспортного обслуживания населения муниципальных образований. – М.: Фонд «Институт экономики города», 2005. – 159 с.
29. Стиглиц Дж. Ю. Экономика государственного сектора / Пер. с англ. - М.: Изд-во МГУ: ИНФРА-М, 1997
30. Уильямсон О. Экономические институты капитализма. Фирмы, рынки, «отношенческая» контрактация / Научное редактирование и вступительная статья В.С. Катькало; пер. с англ. Ю.Е. Благова, В.С. Катькало, Д.С. Славнова, Ю.В. Федотова, Н.Н. Цытович.- СПб.: Лениздат; CEV Press, 1996
1. Балабаева И. Особенности функционирования общественного пассажирского транспорта // Автомобильный транспорт. 2004, №4. – С. 42 – 43; Пассажирские автомобильные перевозки: Учебник для ВУЗов / В.А.Гудков, Л.Б.Миротин, А.В.Вельможин, С.А.Ширяев, под ред. В.А.Гудкова. – М.: Горячая линия – Телеком, 2006. – 448 с.; Родионов А.Ю. Методические рекомендации по организации транспортного обслуживания населения муниципальных образований. – М.: Фонд «Институт экономики города», 2005. – 159 с. [↑](#footnote-ref-1)
2. Громов Н.Н. Менеджмент на транспорте: Уч. пособие для студентов высших учебных заведений. М.: Издательский центр «Академия», 2003. – С. 91. [↑](#footnote-ref-2)
3. Федеральный закон Российской Федерации от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (в ред. Федерального закона от 02.03.2007 №24-ФЗ) // Собрание законодательства РФ, 06.10.2003, №40, ст. 3822. [↑](#footnote-ref-3)
4. Кусков А. Менеджмент транспортных услуг: туризм. М., 2004. – 448 с. [↑](#footnote-ref-4)
5. Устав автомобильного транспорта РСФСР (Утвержден постановлением Совета Министров РСФСР от 08.01.1969 №12) (в ред. Постановления Правительства РФ от 28.04.1995 №433) // СПС «Консультант Плюс» [↑](#footnote-ref-5)
6. Приказ Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 24.12.1987 №176 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в РСФСР» (с изм., внесенными решением Верховного Суда РФ от 21.03.2006 №ГКПИ06-211) // СПС «Консультант Плюс» - официально документ опубликован не был. [↑](#footnote-ref-6)
7. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 №14-ФЗ (в ред. Федерального закона от 26.01.2007 №5-ФЗ) // Собрание законодательства РФ, 29.01.1996, №5, ст. 410. [↑](#footnote-ref-7)
8. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 №60-ФЗ (в ред. Федерального закона от 30.12.2006 №266-ФЗ) // Собрание законодательства РФ, 24.03.1997, №12, ст. 1383. [↑](#footnote-ref-8)
9. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 №81-ФЗ (в ред. Федерального закона от 04.12.2006 №201-ФЗ) // Российская газета, №85 – 86, 01 – 05.05.1999. [↑](#footnote-ref-9)
10. Федеральный закон Российской Федерации от 10.01.2003 №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (в ред. Федерального закона от 04.12.2006 №201-ФЗ) // Собрание законодательства РФ, 13.01.2003, №2, ст. 170. [↑](#footnote-ref-10)
11. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 №24-ФЗ (в ред. Федерального закона от 18.12.2006 №232-ФЗ) // Парламентская газета, №45, 12.03.2001. [↑](#footnote-ref-11)
12. Закон Российской Федерации от 07.02.1992 №2300-1 «О защите прав потребителей» (в ред. Федерального закона от 25.11.2006 №193-ФЗ) // Собрание законодательства РФ, 15.01.1996, №3, ст. 140. [↑](#footnote-ref-12)
13. Определение Верховного Суда Российской Федерации от 28.08.1998 «Действие Закона Российской Федерации «О защите прав потребителей» распространяется и на международные воздушные перевозки» // Бюллетень Верховного Суда РФ, 1999, №5. [↑](#footnote-ref-13)
14. Курноскина О.Г. Договоры на транспорте: образцы, рекомендации, комментарии. М.: Альфа-Пресс, 2005. [↑](#footnote-ref-14)