**СОДЕРЖАНИЕ**

Введение

Раздел 1. Теоретические аспекты понятия и организации городского пассажирского транспорта

1.1 Понятие регулирования деятельности городского общественного транспорта.

1.2 Современные подходы к регулированию пассажирских перевозок в городах России

1.3 Роль городского пассажирского транспорта жизнедеятельности граждан

Раздел 2. Анализ современного состояния пассажирских перевозок в г. Улан Удэ

2.1 Актуальные проблемы в деятельности органов муниципальной власти по регулированию рынка автомобильных пассажирских перевозок

2.2. Анализ деятельности органов муниципальной власти по регулированию рынка автомобильных пассажирских перевозок в г. Улан-Удэ

Раздел 3. Предложения по совершенствованию организации транспортного обслуживания населения г. Улан Удэ

Заключение

Список используемой литературы

**ВВЕДЕНИЕ**

Городской общественный транспорт является одной из важнейших отраслей городского хозяйства. Стабильной функционирование транспортной системы обеспечивает нормальную жизнедеятельность города, работу предприятий, организаций и учреждений, возможность получения жителями города товаров и услуг, необходимых для поддержания жизни, здоровья, интеллектуального и духовного уровня.

Объектом исследования является деятельность городского общественного транспорта в г. Улан-Удэ.

Целью курсовой работы является разработка основных направлений стратегического плана по совершенствованию деятельности городского общественного транспорта.

Для достижения поставленной цели в рамках проекта необходимо решить следующие задачи:

- рассмотреть основные понятия городского общественного транспорта;

- дать анализ зарубежному и российскому опыту регулирования деятельности городского общественного транспорта;

- рассмотреть структуру администрации города Улан-Удэ;

- провести анализ динамики социально-экономического развития города Улан-Удэ;

- провести анализ действий администрации г.Улан-Удэ по регулированию деятельности городского общественного транспорта;

- на основе полученной в результате анализа информации разработать обоснованные предложения для определения основных направлений совершенствования деятельности городского общественного транспорта.

**Раздел 1. Теоретические аспекты понятия и организации городского пассажирского транспорта**

**1.1** **Понятие регулирования деятельности городского общественного транспорта**

Транспорт – отрасль народного хозяйства, связанная с перевозкой людей и грузов, а также тот или иной вид перевозочных средств.

Значит, городской общественный транспорт – это отрасль народного хозяйства, связанная с перевозкой людей и грузов, относящаяся к работе, деятельности по добровольному обслуживанию политических, культурных, профессиональных нужд коллектива и действующая в границах города.

Городской транспорт общего пользования существовал еще в первой половине 19 века. Омнибус (в переводе с латинского – «для всех») – многоместный конный экипаж с империалом – открытой площадкой и сиденьями наверху, на крыше кареты. Со временем улучшилась ходовая часть конных экипажей – усовершенствовались рессоры, тормозные устройства, поворотные механизмы. Обычные колеса заменили колесами с ребордами (выступающая часть на краю обода, препятствующая сходу колеса с рельса), и усилиями запряженных лошадей омнибус покатил по рельсам городских железных дорог – так родилась конка. Открытие конно-железной дороги в России состоялось в 1864 году в Петербурге

Возникновение городского общественного транспорта обусловлено экономическими причинами. Бурный рост городов и промышленности сильно отдалил места проживания горожан от мест их трудовой деятельности. Большим массам людей стало необходимо в течение дня периодически перемещаться на большие расстояния внутри разросшихся городов. Перед городскими властями встала проблема организации массовой и стабильной перевозки жителей города. Необходимость упорядочивания, налаживания, направления развития городского общественного транспорта потребовала от городских властей разработки специфических методик планирования и контроля, целевых финансовых вложений, поиска альтернативных видов транспорта, учета фактора общественного транспорта при принятии любого управленческого решения. Процесс не прекращается и по сей день.

**1.2 Современные подходы к регулированию пассажирских перевозок в городах России**

Около 73% населения Российской Федерации проживает в городах - и только незначительное количество народа является владельцами собственных легковых автомобилей. Таким образом, это предопределяет существенное влияние городского общественного пассажирского транспорта как на эффективность экономики в целом, так и на реализацию социальных функций. Надежная система общественного пассажирского транспорта всегда была и поныне остается основным фактором социально-политической стабильности. Автобусный транспорт обслуживает более 1260 городов и поселков городского типа, при этом примерно 100 городов имеют также троллейбусную и/или трамвайную сеть. В 2008 году городским и пригородным общественным пассажирским транспортом было перевезено 35-40 миллиардов пассажиров, что соответствует выполнению более 200 миллиардов пассажиро - километров.

В рыночных отношениях имеют место два направления в организации услуг пассажирского транспорта: с одной стороны, работа транспорта приводится в соответствие со спросом на его услуги, а с другой – формируется спрос на перевозки в зависимости от возможностей транспортной системы. Это реализуется в комплексе технологий организации и управления транспортным процессом [22].

Управление транспортным процессом можно разложить на классические четыре составляющие: планирование, организацию, мотивацию и контроль.

Планирование транспортного процесса невозможно без необходимого количества первоначальных статистических данных.

Социально-экономические изменения в стране за последнее десятилетие практически не коснулись статистики транспортных систем городов, к сожалению и без того весьма бедной [21]. Анализ отчетных статистических показателей показывает, что по ним не всегда можно оценить уровень транспортно-пассажирского обслуживания населения городов, а в некоторых случаях колебания носят просто необъяснимый характер. Одной из причин этого является несовершенство современной информации о состоянии городского общественного транспорта. Даже по такому важнейшему показателю как определение единицы объема перевозок (продукции) нет единства: тут и пассажиры, и пассажиро-километры, место-километры и вагоно-километры. А ведь через показатель объема продукции определяются и объемы финансирования, и себестоимость, и производительность труда, и фондоотдача.

Но для начала необходимо определить границы рынка, подлежащего регулированию. Здесь следует упомянуть успешный опыт городов Новокузнецк [9], Омск [13] и Томск по разработке и утверждению городской пассажирской транспортной сети с утверждением маршрутов следования и остановок общественного транспорта. Все эти решения городских властей были основаны на результатах исследования пассажиропотока. При этом необходимо было учитывать:

1. Протяженность улиц, в том числе магистральных общегородского и районного значения.

2. Улиц с городским общественным транспортом.

3. Среднюю вместимость единицы подвижного состава.

4. Общее количество пассажиров с разделением на платных и льготных.

В г. Комсомольск-на-Амуре среди целей при утверждении городской пассажирской транспортной сети указывались и такие, как: исключение неоправданного дублирования автобусных и трамвайных маршрутов, исключение перегрузки центральных улиц, организация равного транспортного сообщения для всех районов города [34].

**1.3 Роль городского пассажирского транспорта жизнедеятельности граждан**

В вопросе обследования пассажиропотока общественного городского транспорта интересен опыт города Находка [14].

Обследование проводил отдел транспорта администрации города и муниципальное автотранспортное предприятие №1 совместно с Находкинским инженерно-экономическим институтом ДВГТУ. Ежедневно в течение недели на разных маршрутах общественного транспорта жители Находки могли видеть молодых людей, которые вели учет перевозимых автобусами пассажиров. Таким образом, студенты Находкинского института ДВГТУ выполняли первый этап проводимого в Находке обследования пассажиропотока, результаты которого в дальнейшем позволил бы властям города и перевозчикам разработать мероприятия по совершенствованию работы городского общественного транспорта.

Интересные выводы были получены в ходе социального обследования, проведенного в городах Волгоград, Новгород и Рыбинск [11].

Результаты данных обследований должны были убедить как Администрацию, так и предприятия пассажирского транспорта, что их плановые и управленческие решения, а значит и их инвестиции, должны основываться на свежих фактических данных о моделях (видах) поездок пассажиров.

Очень незначительное число людей, около 3,5% от всех опрошенных, вообще не пользуются общественным, муниципальным транспортом, около 41% пользуются им ежедневно, 23% используют транспорт только несколько раз в неделю, 15% - несколько раз за месяц, и 18% пользуются транспортом только раз в месяц, а то и реже.

Это усредненные данные по всем упомянутым городам, конечно в каждом из них своя картина статистики. В среднем по всей Российской Федерации характерно, что каждый житель совершает более одной поездки на общественном пассажирском транспорте каждый день. В ходе одной городской поездки чаще всего используется более чем один вид муниципальных автотранспортных средств (метро, троллейбус, трамвай или автобус), зависящий от имеющейся системы городского общественного пассажирского транспорта. Среднее расстояние поездки варьируется от 3 до 10 километров, эта величина в основном зависит от размера города; для сравнения - среднее расстояние поездки в Москве составляет около 12 км.

Почти 80% пассажиров проводят до 1 часа времени в муниципальном транспорте, примерно 17% - тратят на поездки от 1 до 2 часов в день и примерно 3% - более 2 часов проводят в муниципальном общественном транспорте.

В ходе обследования население спрашивали: как в настоящее время они обычно (1) добираются до работы, (2) ездят по магазинам и (3) совершают поездки в связи с развлечениями и отдыхом.

Около 60% используют общественный транспорт или добираются до работы пешком (от 31 до 48% пользуются городским общественным транспортом, 11-29% добираются пешком), более 1/3 (36%) всех опрошенных оказались не работающими гражданами или теми, кому не нужно перемещаться к месту работы. Только 3-5% добираются до работы используя собственные легковые автомобили (в городах среднего размера), доля тех, кто использует такси (в том числе маршрутные), мотоциклы или велосипеды практически ничтожна. В группе опрошенных работающих имело место следующее распределение по использованию видов транспорта (в среднем по всем городам, где проводился опрос) для целей рабочих поездок:

1. 64% общественным транспортом

2. 29% пешком

3. 6% частным автомобилем

4. 1% прочие виды транспорта

Использование частного транспорта немного выше при совершении поездок с целью покупок, организации отдыха и посещения культурных учреждений, чем при рабочих поездках. В поездках за покупками доля использующих городской общественный транспорт почти равна доле “пеших” покупателей (40% и 48% соответственно; 5-8% ответили, что они не занимаются покупками вообще). Относительно интенсивно используется общественный транспорт для посещения культурных учреждений: 53-63% от всех опрошенных (18-27% добираются до культурных учреждений пешком и 11-13% вообще не совершают такого рода поездок).

Из тех, кто использует частные легковые автомобили для рабочих поездок, около 75% пользуются собственными автомобилями, в то время как 25% используют автомобили, принадлежащие непосредственному работодателю опрашиваемого человека (какой-либо компании или муниципалитету/другим государственным органам) или работодателю одного из членов семьи опрашиваемого. Как уже упоминалось, данная группа, является весьма немногочисленной (всего 6% от всех поездок типа “дом-работа-дом”).

Говоря об организации пассажирских перевозок городским общественным транспортом необходимо, в первую очередь говорить об установлении единых правил по которым будет функционировать рынок пассажирских перевозок.

Хорошим примером установления таких единых правил будут требования Европейского Союза к вновь вступившим в него странам к организации функционирования городского общественного транспорта [23].

Вступая в Европейский Союз (ЕС), Республика Литва принимает меры по усовершенствованию организации, планирования и управления местным пассажирским транспортом в соответствии с требованиями этого Союза. Под местным пассажирским транспортом понимается городской и пригородный транспорт общего пользовании, принадлежащий общественным автобусным (в Вильнюсе и Каунасе – и троллейбусным) паркам (100% акций этих парков принадлежат городским самоуправлениям), а также частным (приватным) автобусным предприятиям (включая и микроавтобусы).

Основным положением по улучшению перевозок пассажиров, изложенным в проекте дальнейшего совершенствования перевозочной работы в Республике Литва является установление равных условий конкуренции для всех перевозчиков.

По требованиям ЕС весь пассажирский транспорт должен работать в условиях конкурса. Поэтому процесс организации перевозок массовым пассажирским транспортом основывается на рыночных отношениях. Каждый местный маршрут расценивается как товар, который должен быть продан перевозчику как можно по более выгодным условиям для заказчика (т.е. для городского самоуправления). Поэтому с целью обеспечения равных условий соревновательности, перевозчики должны подбираться на основе конкурсов. В проектных предложениях конкурс в пяти наиболее крупных городах Литвы – Вильнюсе (578 тыс. жителей), Каунасе (415 тыс.), Клайпеде (202 тыс.), Шяуляе (147 тыс.) и Паневежис (133 тыс.) – должны организовывать транспортные агентства, в меньших городах – самоуправления или их уполномоченные транспортные агенты. По требованиям ЕС все перевозчики должны работать в одинаковых условиях независимо от их принадлежности и статуса.

Поэтому рекомендуется оценивать предложения участников конкурса на обслуживание маршрута по таким основным показателям: запрашиваемая сумма финансирования маршрута за год (этот критерий следует оценивать как наиболее весомый); техническое состояние, комфортность и возраст транспортных средств; перспектива деятельности перевозчика; предлагаемые удобства при обслуживании пассажиров и т.д. Каждый показатель должен оцениваться в баллах отдельно. Конкурс выигрывает участник, набравший наибольшее число баллов. Конкурс может объявляться на обслуживание одного маршрута.

В одних городах, таких как Улан-Удэ, попытки провести распределение маршрутов на основе конкурса провалились [18]. В других документированная процедура проведения конкурсов все время эволюционировала и, в конце концов, приобрела успешно функционирующие формы.

В положениях о проведении конкурса на осуществление регулярных пассажирских перевозок по транспортной сети муниципального образования разных городов много общего. Например, в большинстве городов принята балльная оценка участников конкурса. Составы комиссий по должностям, практически, идентичны.

В заключение данного раздела можно сделать следующие выводы:

Все усилия городских властей направлены на то, чтобы чисто экономическими методами привести в равновесное состояние спрос на поездки (готовность жителей города платить за поездку) и общественные затраты при осуществлении этой поездки.

Спрос на поездку зависит от совокупной стоимости поездки личным транспортом, т.е. суммы стоимости проезда и временных затрат. Чем дороже поездка, тем меньше водителей.

Связанные с поездкой общественные затраты равны сумме затрат на поездку личным транспортом и внешних затрат.

На поездку автотранспортом влияют внешние эффекты перегруженности дорог. Внешние эффекты поездки – это затраты времени для других водителей: каждый дополнительный водитель замедляет движение, вынуждая других проводить больше времени в пути.

Водители руководствуются своими собственными, а не общественными затратами, поэтому их равновесный объем превышает оптимальный.

Плата за перегруженность учитывает внешние эффекты перегруженности, способствуя формированию оптимальной интенсивности движения. Налог на перегруженность должен быть выше в часы пик и на наиболее перегруженных маршрутах.

Налог на перегруженность повышает эффективность городской транспортной системы, снижая протяженность поездок. Имеется несколько альтернативных вариантов налога на перегруженность:

1. Налог на бензин не подходит, так как он будет одинаковым на всех маршрутах и в любое время.

2. Опыт взимания платы за стоянку показал, что она снижает интенсивность движения, побуждая водителей ездить «в складчину» или пользоваться общественным транспортом. Однако проблема состоит в том, что эта плата не зависит от пройденного расстояния.

3. Увеличение пропускной способности дороги снижает перегруженность, в результате растут выгоды для потребителя.

4. Субсидирование общественного транспорта побуждает часть водителей ездить общественным транспортом, снижая перегруженность.

Легковые автомобили и грузовой транспорт создают несколько видов загрязнения воздуха.

Одним из способов борьбы с загрязнением является взимание при покупке новых машин налогов на загрязнение.

Второй способ – введение налога на бензин, соизмеримого со средними внешними издержками.

Третий способ – субсидирование общественного транспорта. Этот механизм позволяет снизить степень загрязнения.

Во многих российских городах муниципальные власти поняли, что независимо от их желания образовался рынок пассажирских перевозок. Во избежание стихийности этот рынок, как и всякий другой, нуждается в организации и контроле на основе законодательно утвержденных правил.

К сожалению, на данный момент отсутствуют научно обоснованные и успешно апробированные методики планирования и организации рынка пассажирских перевозок, мотивации перевозчиков и контроля над ними. Отсутствуют единые методики определения самого главного – объема рынка и основных его показателей.

**РАЗДЕЛ 2. АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В Г. УЛАН УДЭ**

**2.1 Актуальные проблемы в деятельности органов муниципальной власти по регулированию рынка автомобильных пассажирских перевозок**

При сравнении действующей практики работы Комитета по социально-экономическому развитию городской администрации г. Улан-Удэ с опытом других российских городов, деятельность органов муниципальной власти города Улан-Удэ по регулированию рынка автомобильных пассажирских перевозок имеет ряд существенных недостатков:

1. В городе отсутствует научно разработанная, экономически обоснованная и учитывающая интересы абсолютного большинства горожан схема маршрутов автобусного сообщения.

2. Маршруты распределяются между перевозчиками без конкурса, хотя, в 2000 году было принято постановление о распределении права выполнять пассажирские перевозки на основе конкурса.

3. Тариф на пассажирские перевозки по территории города устанавливает комитет по ценам правительства РБ. За 2004 год тариф на пассажирские перевозки поднялся на 50% - с 6 до 9 рублей [38]. Чем было обосновано такое повышение, как рассчитывался новый тариф, выяснить, к сожалению, не удалось.

4. Городская администрация участвует в пассажирских перевозках посредством МУП «Городские маршруты», которое пользуется городским имуществом на безвозмездной основе. Городское имущество сдается в аренду частным лицам через ряд ООО, учрежденных МУП «Городские маршруты». Руководство МУП «Городские маршруты» в своей отчетности, подаваемой в администрацию города, показывает убытки, превышающие доходы в 7 раз. Этим руководство МУП «Городские маршруты» добивается бюджетного финансирования со стороны городской администрации в размере заявленных убытков. На все попытки администрации города изъять свое имущество у МУП «Городские маршруты» и передать его обратно уже на праве аренды встречает жесткое сопротивление со стороны руководства МУП «Городские маршруты», которое, в ином случае, грозит начать процедуру банкротства. Бюджетное финансирование МУП «Городские маршруты» за 2004 год составило более 26 миллионов рублей. Дефицит городского бюджета в 2005 году составит 127 миллионов 429 тысяч рублей [35].

5. Договора, заключаемые городской администрацией с перевозчиками, не проработаны с экономической и юридической точек зрения. Перевозчики не платят за право осваивать свой сектор рынка пассажирских перевозок, не платят за пользование городским пространством. В договорах не оговорено количество машин, выполняющих рейсы по каждому маршруту и их номера, что позволяет «владельцу» маршрута выпускать на маршрут неучтенные автобусы. Четко не прописана ответственность перевозчика за нарушение условий договора. В договорах нет обязательств перевозчиков об обслуживании льготных категорий пассажиров.

6. МУП «Улан-Удэтранссервис» в полной мере не выполняет возложенные на него функции. 4 диспетчерских пункта не обеспечивают сбора необходимого объема информации. Полученная информация не используется ни городской администрацией для планирования пассажирских перевозок и контроля над перевозчиками, ни налоговой инспекцией для контроля над соблюдением налогового законодательства.

7. При открытии маршрутов не учитываются интересы МУП «Управление трамвая». Практически все автобусные маршруты частично дублируют трамвайные, а некоторые автобусные маршруты дублируют трамвайные полностью. Это приводит к предсказуемой убыточности городского трамвая. Только за январь 2005 года убытки МУП «Управление трамвая» составили 3 миллиона рублей. Учитывая такую убыточность, при принятии бюджета города на 2005 год на нужды трамвая было заложено всего 10 миллионов рублей [36].

8. Выполнение автобусных пассажирских перевозок является высокодоходным бизнесом. Об этом говорят факты подпольных продаж маршрутов, сдачи их в аренду и незаконных сборов с перевозчиков.

9. Практически отсутствует контроля над перевозчиками со стороны городской администрации, ГИБДД, бурятского регионального отделения российской транспортной инспекции, налоговой инспекции.

10. Все вышеперечисленное наводит на мысль о заинтересованности в сохранении существующего положения дел в области автомобильных пассажирских перевозок у людей, располагающими силовыми, административными и политическими ресурсами.

11. Перевозки осуществляются на микроавтобусах производства Южной Кореи, не сертифицированных в России для этих целей.

12. Льготники потеряли возможность (хотя, в полной мере и не имели ее) пользоваться правом льготного проезда на автомобильном пассажирском транспорте.

Выделенные недостатки также отмечались в ходе получения экспертной оценке деятельности Комитета по социально-экономическому развитию городской администрации г. Улан-Удэ (в качестве экспертов выступали руководящие работники указанной службы). Все указанное подтверждает необходимость совершенствования деятельности городского общественного транспорта г. Улан-Удэ. Отдельные организационные аспекты реализации предложений автора по совершенствованию деятельности городского общественного транспорта г. Улан-Удэ будет освещены в третьей главе дипломного проекта.

**2.2 Анализ деятельности органов муниципальной власти по регулированию рынка автомобильных пассажирских перевозок в г. Улан-Удэ**

Вопросы транспортного обслуживания городского населения находятся в ведении комитета по социально-экономическому развитию городской администрации. В 2008 году вступило в силу постановление №7 городской администрации от 12.01.2008г. утверждающее порядок распределения маршрутов между перевозчиками на конкурсной основе [1]. Это постановление оказалось недееспособным, так как не учитывало реальное состояние рынка и механизмы его функционирования.

Такой подход создает неразбериху в формировании городской маршрутной сети. Порядок с маршрутами восстановился после того, как на летней сессии горсовета был утвержден новый перечень маршрутов. Старые маршруты (всего 14 номеров) обозначились как социально-значимые. Все остальные разбили на социально-значимые, сезонные и те, что выполняют общественно-коммерческий заказ. Последних набралось около 40, и именно туда вошли маршруты-новички. На этом, казалось бы, перетасовка городского транспорта должна была бы завершиться. Однако не прошло и года, как на городских дорогах стали появляться незнакомые номера. Первая партия была выпущена весной 2004 года и носила характер «помощи сельчанам». 4 апреля приказом за подписью начальника Управления промышленности, связи и транспорта Кожухова Ю.М. был выпущен маршрут №33 (ТЦ «Восточные ворота» - поселок Исток). Как гласит документ, новая транспортная линия была открыта на период дачного сезона, который должен был завершиться 10 октября 2004 года. Той же весной значится день рождения маршрута №131 (ул. Добролюбова – поселок Еловка). 27 апреля в городе появилось сразу два маршрута - №61 и №71. Микроавтобус №61 стал возить людей из села Нижняя Иволга до 40 квартала. №71 был пущен вкруговую по линии «113 микрорайон – инфекционная больница – БСМП – 113 микрорайон» [7].

Все маршруты как выполняющие общественно-коммерческий заказ были утверждены приказом комитета по транспорту единолично, без организации какого-либо конкурса. А ведь конкурс – одно из условий обслуживания «коммерческого» маршрута, постановление мэрии никто не отменял. Неизвестно в чьих, реально, интересах были открыты новые маршруты, учитывалось ли мнение других перевозчиков. Не поинтересовались даже мнением муниципальных перевозчиков, иначе не появился бы «уникальный» маршрут №99, полностью дублирующий трамвай. В результате и без того испытывающий большие трудности муниципальный транспорт лишился приличной части пассажиропотока, а значит, живых денег. Транспортники называют такое явление очень просто – недобросовестная конкуренция. Но открытием маршрута №99 все не ограничивается. Практически каждый вновь открываемый маршрут проходит вдоль трамвайных линий, забирая с собой потенциальных клиентов. Из 15 рублей за билет – 12 рубля уходят на налоги. То, что остается, не хватает даже на самое необходимое. Потому что трамвай не маршрутка. Работает целый день, с половины шестого утра и до позднего вечера. Как в советское время, ходит он с четко утвержденной периодичностью – и в часы пик, и когда закрываются последние театры.

Отсутствие конкурса при утверждении нового маршрута порождает самовольное поведение перевозчиков, с которым вынуждены сталкиваться все, кому выпало жить за чертой города. В результате, с 17.00 до 20.00 уехать, к примеру, с остановки «Стрелка» до поселка Восточный можно только на такси, потому что здесь не останавливаются не только маршрутки, но и большеместные автобусы в виду своей переполненности. После 20.00 закрыт для горожан путь и в поселок Сокол. После 17.00 живущим в поселке Коминтерн невозможно попасть в единственную маршрутку №77, а значит и домой. Сельские маршруты (№129, №130, №131, №128 и пр.) не придерживаются своего прямого предназначения. Проезжая по городским улицам, в понятном желании заработать, они «подбирают» и горожан. В результате, когда микроавтобус встречает мерзнущих на остановке жителей поселков Сотниково, Ошурково или Гурульба, работающих в городе, места в машине уже нет.

Отсутствие конкурса – это грязные салоны, угрожающие надписи в них, грубое поведение водителей, их неясное здоровье и, наконец, несоблюдение элементарных правил дорожного движения. Это рост числа ДТП и травматизма среди пассажиров.

В 2008 году с участием микроавтобусов, работающих в режиме маршрутного такси, в Бурятии произошло 232 ДТП, что на 18% больше показателей 2007 года. На 8% увеличились случаи наезда на пешеходов. Ранено в маршрутных ДТП 31 человек. Среди причин ДТП, совершенных по вине водителей маршрутных такси, более половины (54%) составляют нарушения правил проезда пешеходных переходов. 15,4% - нарушение правил проезда перекрестка, по 11,5% - превышение скорости и нарушение правил маневрирования, 7,7% - выезд на полосу встречного движения.

За различные нарушения в 2008 году было оштрафовано около 800 перевозчиков. Если усреднить показатели, это почти каждый второй водитель маршрутных такси [7].

По информации на 2008 год МУП «Городские маршруты» (далее – МУП «ГМ») городской администрацией переданы по договору безвозмездного пользования: административно-бытовой корпус, производственный корпус, механическая мойка, подземная стоянка, нефтебаза, станки, оборудование, транспортные средства (более 100 единиц). Остаточная балансовая стоимость переданного имущества составила более 63 миллионов рублей [26]. Кроме того, город осуществляет обновление транспортного парка, компенсацию перевозки льготников и оплачивает транспортный налог, страховку, госпошлину. МУП «ГМ» имеет право сдавать переданную ему недвижимость в аренду с направлением вырученных от этого средств на капитальный ремонт подвижного состава и производственной базы. В том же 2004 году для МУП «ГМ» мэрией были закуплены 30 корейских большеместных автобусов [43]. По информации на февраль 2008 года автобусы были переданы МУП «ГМ», но без оформления соглашений, так как мэрия посчитала нужным передать эти автобусы на условиях аренды, а МУП «ГМ» настаивало на прежних условиях безвозмездного пользования. Тем не менее, фактически автобусы были переданы и стали выполнять пассажирские перевозки.

Для минимизации налогообложения МУП «ГМ» учредило семь ООО «Колонна» под соответствующими номерами. Весь подвижной состав МУП «ГМ» был передан во вновь образованные предприятия на праве безвозмездного пользования. Шесть предприятий занимаются пассажирскими перевозками, седьмое отвечает за ремонт подвижного состава.

По неофициальной информации дочерние предприятия МУП «ГМ» сдают транспортные средства частникам на условиях аренды.

Делаются попытки со стороны некоторых городских структур вывести хотя бы часть городского имущества из безвозмездного пользования и передать его уже на условиях аренды, но эта инициатива встречает сопротивление со стороны руководства МУП «ГМ».

Каждый год между комитетом по социально-экономическому развитию Администрации города, как заказчиком, и МУП «ГМ», как исполнителем, заключается договор на исполнение муниципального заказа [28].

По этому договору исполнитель обязуется оказать транспортные услуги в определенном объеме, объем измеряется в машино-часах. Исполнитель, также, обязуется обеспечивать плановый сбор выручки собственными силами на маршрутах на определенную сумму.

По договору на 2004 год МУП «ГМ» обязалось оказать транспортные услуги в объеме 74334,6 машино-часов, обеспечить плановый сбор выручки на сумму 4404,0 тысяч рублей. При этом в приложении к договору эксплутационные расходы указываются на сумму 27085,4 тысяч рублей и, соответственно, убытки составляют 23853,5 тысяч рублей. Заказчик обязуется помесячно оплачивать транспортные услуги исполнителя в сумме убытков. В конечном счете, бюджетное финансирование МУП «ГМ» в 2004 году составило сумму 26341,9 тысяч рублей.

В отдельном приложении к договору указываются маршруты, по которым исполнитель будет оказывать транспортные услуги, а, также, количество автобусов, работающих на каждом маршруте. Всего определено 13 маршрутов, количество автобусов на каждом маршруте колеблется от 1 до 3.

Кроме договора на исполнение муниципального заказа городская администрация каждый год заключает с МУП «ГМ» договор на транспортное обслуживание учащихся общеобразовательных школ, проживающих в отдаленных районах города и договор на транспортное обслуживание сезонных маршрутов [9].

В договоре на транспортное обслуживание сезонных маршрутов оговаривается объем транспортных услуг, указанный в машино-часах, обязательство исполнителя обеспечивать плановый сбор выручки и маршруты следования с количеством автобусов на каждом маршруте [7].

В договоре на транспортное обслуживание учащихся дан только перечень маршрутов и величина льготного тарифа для школьников.

При анализе вышеперечисленных договоров обращают на себя внимание ряд интересных моментов:

1. Объем транспортных услуг измеряется в машино-часах. На каждом из маршрутов величина пассажиропотока разная, следовательно, собираемая выручка будет, тоже, разная, а, значит, себестоимость перевозки по каждому из маршрутов будет разной. Было бы логичнее измерять объем транспортных услуг в пассажиро-километрах.

2. Нет экономического обоснования себестоимости перевозок. Нет расчетов себестоимости по каждому из маршрутов. Не определены критерии оценки себестоимости.

3. Не определен график выполнения рейсов.

4. Автобусы МУП «ГМ» распределены по разным маршрутам по одному – три автобуса. Было бы логичнее сконцентрировать все автобусы МУП «ГМ» на одном – двух наиболее важных для жителей города маршрутах. Это дало бы возможность хотя бы на этих маршрутах поддерживать необходимый график движения, обеспечить контроль над расходованием бюджетных средств, организовать обслуживание льготных категорий граждан.

5. На МУП «ГМ» возлагается обоснование расчетного тарифа на выполнение перевозок. Результатом такого подхода стало семикратное превышение расходов над доходами. В это трудно поверить, потому что при истинности таких расчетов ни один частник не взялся бы за осваивание рынка пассажирских перевозок с исходной убыточностью.

6. Не понятно, по каким критериям МУП «ГМ» определяет величину плановой выручки. Было бы верным предположить, что деньги собираются с живых людей, а не с километров.

С каждым частным перевозчиком администрация города в лице начальника Управления промышленности, связи и транспорта заключает договор о порядке осуществления перевозок по городскому маршруту регулярного коммерческого транспорта общего пользования сроком до 5 лет [3].

В договоре упоминается МУП «Улан-Удэтранссервис» как организация, обеспечивающая перевозчика проездными билетами.

МУП «Улан-Удэтранссервис» было создано по решению администрации г. Улан-Удэ с целью осуществления функций заказчика пассажирских перевозок автомобильным транспортом и трамваями по городу Улан-Удэ и является структурным подразделением Комитета по промышленности, строительству, архитектуре, транспорту и связи администрации г. Улан-Удэ. Основные функции МУП «Улан-Удэтранссервис»:

1. Составление, проверка и утверждение паспорта, схемы маршрута и схемы опасных участков.

2. Диспетчерское регулирование движения автобусов.

3. Проведение конкурсов.

4. Координация работы автомобильного и городского электрического пассажирского транспорта.

При анализе договоров, заключаемых администрацией города с частными перевозчиками, обращают на себя внимание главные недостатки:

1. Городские власти передают в частные руки право осваивать сектор городского рынка пассажирских перевозок на, практически, безвозмездной основе.

2. В договоре не оговорен график движения микроавтобусов, их общее количество, номера машин, которые будут обслуживать маршрут.

3. Ни один перевозчик добровольно не возьмет на себя обязательство по обслуживанию льготников без целевого финансирования этой статьи своих затрат со стороны мэрии. С другой стороны, перевозчик будет вынужден обслуживать льготные категории граждан, если это будет одним из основных условий договора.

4. В договорах не отражены все возможные полномочия МУП «Улан-Удэтранссервис». Частные перевозчики платят МУП «Улан-Удэтранссервис» за диспетчерское регулирование, но нет документально зафиксированных полномочий администрации влиять на перевозчиков, исходя из информации, полученной от диспетчерских пунктов. Даже налоговая инспекция отказывается пользоваться информацией диспетчерских пунктов. Это дает возможность некоторым перевозчикам предоставлять в налоговую инспекцию фальшивые справки, выданные станциями технического обслуживания, о том, что перевозчик весь отчетный налоговый период стоял на ремонте и рейсов не выполнял. Соответственно, налоги не уплачиваются.

Пассажирские перевозки являются прибыльным бизнесом. Об этом говорит и тот факт, что, по информации бурятского регионального отделения российской транспортной инспекции, ежеквартально выдается около 200 лицензий на осуществление пассажирских перевозок. Правда, в это число входят и лицензии, которые вновь выдаются после окончания срока действующей лицензии.

Непонимание (нежелание) городской администрации возможности получения дополнительных доходов от сдачи в аренду автобусных маршрутов приводит к тому, что часть прибыли от выполнения пассажирских перевозок уходит в тень. Свято место, как говорится, пусто не бывает.

В своих официальных отчетах работники городской администрации признают:

1. Наличие аренды рабочего места на маршруте от 3 тысяч рублей до 12 тысяч рублей в месяц в зависимости от доходности маршрута. Доходные маршруты перевозчики называют «жирными». Очевидно, что это маршруты с высоким показателем пассажиропотока.

2. Продажу рабочих мест на маршрутах, предлагаемая цена за место составляет от 50 тысяч до 200 тысяч рублей, также, в зависимости от доходности маршрута.

В настоящий момент, по информации на конец февраля 2005 года, все льготы по проезду в городском общественном автомобильном транспорте отменены.

В Улан-Удэ проживает 29000 региональных льготников и 24000 федеральных льготников. Городской администрацией решено выделять региональным льготникам такую же сумму, что и федеральным – 50 рублей в месяц.

**РАЗДЕЛ 3. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ Г. УЛАН УДЭ**

Отправной точкой разработки стратегического плана совершенствования городского общественного транспорта должно стать волевое решение городских властей. Решиться на проведение преобразований будет не легко, учитывая сложившуюся ситуацию на рынке услуг пассажирских перевозок. Большое количество участников рынка заинтересовано в сохранении сложившегося положения дел.

Главным организатором, вдохновителем преобразований должен стать Совет по транспорту, который будет обладать соответствующими полномочиями. Одной из первых задач Совета будет задача исследование объема и параметров городского рынка пассажирских перевозок. Это будет возможно осуществить только с помощью научно разработанной и апробированной методики.

Следующим этапом должно стать формирование городской маршрутной сети. При этом необходимо учесть работу всех видов городского пассажирского общественного транспорта, направление основных пассажиропотоков, оптимальное количество пересадок пассажиров при переезде из одной части города в другую.

Учитывая большую общественную значимость общественного транспорта Совет по транспорту должен заранее продекларировать свои намерения с помощь разработки и открытого согласования с общественность основополагающего документа, таким документом может стать Положение об организации и осуществлении пассажирских перевозок по маршрутной сети города. В этом Положении можно будет определить условия конкурса на основании которого и будут распределяться права на выполнение перевозок по городским маршрутам.

Снижение себестоимости перевозок в МУП «Городские маршруты» можно снизить, с одной стороны, проведением анализа финансовой и управленческой деятельности предприятия и снижением накладных расходов и, с другой стороны, снижением прямых расходов.

Одним из способов снижения прямых расходов является газификация большеместных автобусов. При стоимости газового оборудования с установкой в размере 13 тысяч рублей, стоимости сжиженного газа в размере 7,5 рубля за литр и среднедневном расходе топлива в 100 литров затраты окупятся за 17 дней при стоимости бензина 15,6 рублей за литр.

При формировании городской пассажирской транспортной сети должны соблюдаться основные принципы:

1. Должны учитываться интересы жителей всех районов города и ближайших пригородов. Исключение диспропорции между перегруженностью центральных улиц и необеспеченностью транспортным сообщением ряда районов города.

2. Должны учитываться возможности, как автобусного сообщения, так и перевозка пассажиров трамваем. Автобусы и трамваи должны входить в единую городскую пассажирскую транспортную сеть.

3. Городская пассажирская транспортная сеть должна обеспечивать переезд пассажира в любой район города с количеством пересадок не более установленного. При этом необходимо выбрать «золотую» середину между двумя крайностями – минимальное количество пересадок, но сильно разветвленная и хаотичная транспортная сеть с большим количеством маршрутов (это наблюдается в Улан-Удэ на данный момент), и городская транспортная сеть с ограниченным числом маршрутов, но большое количество пересадок при переезде из одного района города в другой.

4. Исключение дублирования маршрутов.

5. Возможность полного контроля над перевозчиками диспетчерской службой города.

6. Удобство пересадок пассажиров с одного маршрута на другой. Узловые пункты пересадок должны быть оборудованы соответственно транспортному и пассажирскому потокам.

7. Центральные улицы должны быть освобождены от излишнего количества маршрутов и большого количества автобусов. Особое внимание необходимо уделить району остановки «Элеватор». Это место можно сравнить с дозатором в песочных часах. Ограниченная ширина проезда под железнодорожным мостом затрудняет переезд из Железнодорожного района города в Советский район и обратно, возможность объезда отсутствует. В часы пик и при ДТП в этом районе образуются большие пробки, все усугубляется большим количеством маршрутных микроавтобусов, производящих посадку-высадку пассажиров на небольшой остановке.

Следующим этапом мог бы стать этап формирования городской маршрутной сети с определением параметров каждого маршрута – динамики пассажиропотока, количества и места остановок, графика движения транспорта, необходимого количества автобусов, определения целесообразности привлечения к выполнению перевозок большеместных автобусов или только микроавтобусов. При этом необходимо исходить из того, что изменение себестоимости перевозок пассажиров большеместными автобусами и изменение себестоимости перевозок пассажиров микроавтобусами в зависимости от величины пассажиропотока различны.

Предпосылки совершенствования системы пассажирских перевозок:

1. Городская администрация обязана обеспечить выполнение социальных гарантий в отношении наименее обеспеченных слоев населения.

2. Городской рынок пассажирских автомобильных перевозок может быть доходным.

3. При правильном менеджменте городская администрация может обеспечить всех жителей города необходимым количеством и качеством транспортных услуг.

4. При выполнении необходимого объема перевозок возможно снижение интенсивности движения, повышения безопасности перевозок и снижение тарифа на них.

5. Городской бюджет может получать дополнительный доход от передачи перевозчикам права пользования городским пространством, более полного взимания налогов и введения новых налогов.

Предполагается, что для достижения указанных целей в первую очередь необходимо создание коллегиального органа в структуре местной администрации, в ведении которого находились бы вопросы транспортного обслуживания населения. Например, в Омске такой совет был создан в целях объединения усилий органов местного самоуправления в вопросах обеспечения стабильной работы и повышения эффективной деятельности городского пассажирского транспорта.

В омском варианте в совет входят только чиновники городской администрации, хотя для более успешного планирования и организации пассажирских перевозок было бы правильным привлечение представителей ГИБДД, территориального отделения российской транспортной инспекции, представителей общественности, научных кругов. Такой состав отвечал бы той важности, которую играет пассажирский общественный транспорт в жизни города.

Основными задачами такого Совета, по нашему мнению, должны быть следующие:

1. Выявление проблем в организации транспортного обслуживания населения.

2. Стратегическое планирование совершенствования деятельности городского общественного транспорта.

3. Разработка основных направлений стратегии обеспечения деятельности муниципальных транспортных предприятий и учреждений.

4. Разработка предложений по финансированию из городского бюджета деятельности городского общественного транспорта.

5. Подготовка рекомендаций:

- по эффективному использованию муниципального имущественного комплекса, переданного муниципальным транспортным предприятиям и учреждениям транспорта на праве хозяйственного ведения, оперативного управления и по договорам безвозмездного пользования;

- по повышению доходов муниципальных транспортных предприятий и учреждений при осуществлении уставной деятельности;

- по снижению себестоимости перевозной и иной производственной деятельности муниципальных транспортных предприятий и учреждений и повышению их рентабельности;

- по распределению доходов от деятельности частных транспортных предприятий;

- по организации и контролю движения финансовых потоков, сформированных из собственных доходов муниципальных транспортных предприятий и учреждений, из бюджетных средств;

- по привлечению кредитных ресурсов для обеспечения деятельности городского общественного транспорта;

- по обновлению подвижного состава муниципальных транспортных предприятий.

6. Разработка условий сдачи в аренду имущества города, связанного с транспортным обслуживанием населения;

7. Разработку концепции конкурса на право выполнения пассажирских перевозок по маршрутной сети города;

8. Разработку методики проведения мероприятий по контролю над выполнением перевозчиками договорных условий по транспортному обслуживанию пассажиров и др.

Совет должен обладать властными полномочиями в рамках своей компетенции и возможностью контроля над движением финансовых средств, выделяемых на развитие транспорта.

Первой и одной из главных целей является исследование объема и параметров городского рынка пассажирских перевозок – величины и динамики пассажиропотока по маршрутам. Для быстрого и успешного достижения этой цели необходимо иметь научно обоснованную и апробированную методику. Существует ли такая методика на данный момент, выяснить не удалось.

Городской бюджет должен будет получить дополнительные поступления от повышения собираемости уже существующих налогов. Увеличатся поступления в региональный и федеральный бюджеты в связи с выходом из «тени» части доходов от выполнения пассажирских перевозок. Свою роль должен сыграть запрет на привлечение к пассажирским перевозкам несертифицированных микроавтобусов южнокорейского производства, это, в какой-то мере поддержит отечественных производителей автобусов.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Общей проблемой для большинства городских администраций стала способность определить объемы и параметры рынка транспортных услуг. Получение этой информации является основным условием и отправной точкой для принятия всех дальнейших решений.

Рассматривая деятельность городского общественного транспорта нельзя не отметить, что на сложную социально-экономическую ситуацию накладывается нежелание городской администрации заняться совершенствованием рынка автомобильных пассажирских перевозок. Отсутствует программа развития рынка, расставляющая приоритеты при его развитии, происходит его стихийное саморегулирование.

Бессистемное открытие новых маршрутов, подпольная продажа прав на выполнение перевозок по маршрутам, незаконные поборы с водителей говорят о развитии рынка автомобильных пассажирских перевозок в интересах владельцев транспортных средств, но никак не в интересах всех жителей города.

Разработанные в данной курсовой работе основные направления стратегического плана по совершенствованию деятельности городского общественного транспорта определяют поэтапность действий городской администрации.

Проведенные исследования и выработанные на их основе предложения показывают настоятельную необходимость и социальную значимость совершенствования работы городского общественного транспорта. Положительные последствия реализации стратегического плана по совершенствованию работы городского общественного транспорта должны сказаться в течении первых двух лет и далее на многие годы вперед.

**СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

1 О предоставлении ежемесячной денежной выплаты пенсионерам на проезд в муниципальном общественном транспорте: Решение Томской городской Думы от 21 января 2008 года №821.

2. О проведении конкурса на осуществление регулярных пассажирских перевозок на маршрутной сети муниципального образования г. Хабаровска на коммерческой основе: Постановление мэра г. Хабаровска от 03 сентября 2007 года №1268.

3. Об утверждении Положения о проведении конкурса владельцев автотранспорта на осуществление организованных пассажирских перевозок по городским и пригородным маршрутам г. Улан-Удэ: Постановление администрации г. Улан-Удэ от 12 января 2007 года №7.

4. Об утверждении пассажирской транспортной сети г. Томска: постановление мэра г. Томска от 01 апреля 2007 года №139.

5. О дополнительных мерах социальной поддержки отдельных категорий граждан в 2008 году: Постановление губернатора Ярославской области от 21 января 2008 года №26.

6. Ваксман С.А., Головырских М.В.: Статистика городского общественного транспорта в условиях перехода к рыночным отношениям / Материалы VIII международной (одиннадцатой екатеринбургской) научно-практической конференции, 14-15 июня 2008 года.

7. Рейцен Е.А., Кучеренко Н.Н.: Логистика и городской пассажирский транспорт / Материалы VIII международной (одиннадцатой екатеринбургской) научно-практической конференции, 14-15 июня 2002 года.

8. Буткявичус Й.П., Старовойда В.П.: Совершенствование организации, планирования и управления местным пассажирским транспортом Литвы / Материалы VIII международной (одиннадцатой екатеринбургской) научно-практической конференции, 14-15 июня 2008 года.