

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ
ФГБОУ ВО «ТУВИНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Экономический факультет

Кафедра бухгалтерского учета, анализа и аудита

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

на тему: «Совершенствование транспортного обслуживания населения
города на основе развития рынка транспортных услуг (на примере г.
Кызыла)»

Выпускная квалификационная
работа студентки
3 курса 416-УО группы
направления подготовки
Государственное и муниципальное
управление, профиль «Региональное
управление» Хертек Ольги
Севеновны

Работа допущена к защите

Зав. кафедрой _____

(подпись)

к.э.н., доцент Монгуш О.Н.

« _____ » _____ 2019 г.

Хертек

(подпись студента)

Научный руководитель: _____

к. э. н., доцент Хертек Ш.В.

(должность, ученая степень, Ф.И.О.)

Работа защищена в ГЭК « 10 » июня 2019 г.

с оценкой « хорошо »

Председатель ГЭК _____

(подпись)

Члены ГЭК _____

(подпись)

Кызыл – 2019 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
Глава 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБ-	
СЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ	5
1.1. Особенности услуг пассажирского транспорта	5
1.2. Законодательное регулирование транспортного обслуживания населения.....	11
Глава 2. ОБСЛУЖИВАНИЕ НАСЕЛЕНИЯ УСЛУГАМИ ПАССА-	
ЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДЕ КЫЗЫЛ	
2.1. Общая характеристика обслуживания населения услугами пассажирского транспорта в городе Кызыл	26
2.2. Основные показатели транспортного обслуживания населения в городе Кызыл в 2018 – 2019 годах.....	29
Глава 3. РАЗРАБОТКА ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ УСЛУГАМИ ПАС-	
САЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДЕ КЫЗЫЛ.....	40
3.1. Основные достоинства и недостатки транспортного обслуживания населения в городе Кызыл.....	40
3.2. Предложения по совершенствованию транспортного обслуживания населения в городе Кызыл	42
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	49
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	52
ПРИЛОЖЕНИИ.....	56

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 увеличивающиеся 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 другие [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.

Актуальность. Транспортная инфраструктура региона является важнейшей составляющей эффективного развития экономики любой страны. Особую важность она приобретает в Республике Тыва, как изолированного и депрессивного региона. Для экономики региона характерна неразвитая структура промышленного производства, в структуре ВРП преобладают оптовая и розничная торговля, строительство и сельское хозяйство. Рост

эффективности производства сдерживается высокими транспортными затратами. [29].

Объектом исследования в выпускной квалификационной работе является пассажирский транспорт, **предметом** – обслуживание населения услугами пассажирского транспорта в городе Кызыл.

Целью данной выпускной квалификационной работы является разработка предложений по совершенствованию транспортного обслуживания населения города Кызыл на основе развития рынка транспортных услуг. Для достижения поставленной цели в работе будут решены следующие **задачи**:

1. раскрыты особенности услуг пассажирского транспорта, показаны особенности основных видов пассажирского транспорта, эксплуатируемых в настоящее время.
2. раскрыты основы законодательного регулирования транспортного обслуживания населения;
3. дана общая характеристика обслуживания населения услугами пассажирского транспорта в городе Кызыл;
4. проанализированы основные показатели транспортного обслуживания населения в городе Кызыл;
5. показаны основные достоинства и недостатки транспортного обслуживания населения в городе Кызыл;
6. разработаны предложения по совершенствованию транспортного обслуживания населения в городе Кызыл.

Структура работы состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных литератур, приложений.

Глава 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», 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» [3].

В настоящее время сложились следующие модели функционирования городского пассажирского транспорта:

1. Организация транспортного обслуживания силами существующего или вновь созданного муниципального предприятия.

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:

- 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:

- высокая себестоимость перевозок (в десятки раз выше, чем на других видах транспорта);
- высокий уровень загрязнения окружающей среды;
- большая трудоемкость (на автотранспорте занято $\frac{3}{4}$ всех работающих на транспорте);
- низкий уровень производительности труда вследствие малой средней грузоподъемности и пассажироместимости автомобиля;
- большая 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.

Действующую 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 [4].

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.

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;
- перевозок (тарифы, регулярность, комфорт, частота рейсов и др.).

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 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 утвержден Постановлением Совета Министров РСФСР от 08.01.69,

Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в РСФСР утверждены 24.12.87.

В настоящее время основное регулирование обслуживания населения услугами пассажирского транспорта осуществляется Гражданским кодексом РФ, 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.

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. Стороны могут договориться об усилении ответственности перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства перевозки пассажира и багажа. Перевозчик имеет право заключать соглашения с пассажирами о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными международными договорами Российской Федерации. Аналогично может

решаться данный вопрос и применительно к перевозкам грузов другими видами транспорта.

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.

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»

ответственность за недостатки услуги, выявленные после ее оказания потребителю вследствие отсутствия у него такой информации.

При причинении вреда жизни, здоровью и имуществу потребителя вследствие непредставления 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 обуславливать 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.

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;

- 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.

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 города Кызыла 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.

Глава 2. ОБСЛУЖИВАНИЕ НАСЕЛЕНИЯ УСЛУГАМИ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДЕ КЫЗЫЛ

2.1 Общая характеристика обслуживания населения услугами пассажирского транспорта в городе Кызыл

Настоящий Порядок создания условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания на территории города Кызыла (далее Порядок) разработан в соответствии с федеральными законами "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации", "О безопасности дорожного движения", "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта", "О пассажирском транспорте в Республике Тыва", Гражданским кодексом Российской Федерации, Постановлением Правительства Российской Федерации от 14.02.2009 N 112 "Об утверждении правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом", Уставом городского округа "Город Кызыл Республики Тыва", в целях создания условий для предоставления транспортных услуг населению, упорядочения деятельности в сфере организации транспортного обслуживания населения, организации и благоустройства маршрутной сети движения пассажирского транспорта при осуществлении пассажирских перевозок.

Кызыл сможет стать одним из городов 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 обходится без скоростного внеуличного транспорта сверхместимости – типа метро, монорельса, городской электрички. 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 2017 прошёл очередной конкурс. К нему было допущено 7 предприятий. Организована работа на нескольких новых маршрутах, предприятиями приобретено свыше 240 новых автобусов.

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

МУП «Пассажирское АТП» - один из опытнейших перевозчиков в Кызыле. Предприятие вышло на рынок городских такси. Помимо регулярных пассажирских перевозок оказывает транспортные услуги учебным заведениям, а также производит ремонт грузовиков и автобусов.

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 Кызыла. В 2017 году по результатам очередного конкурса АТП заняло прочные позиции на маршрутах. Ежедневный выход парка составляет более 20 автобусов и 20 микроавтобусов. У компании есть значительный резерв подвижного состава (свыше 30 недавно приобретённых автобусов) и развитая ремонтная база. АТП 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 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 Кызыл задают немало вопросов. Как, например, жители города 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.

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.

Местными властями рассматривается технико-экономическое обоснование строительства первой ветки монорельсовой дороги. Но уже

ясно, что Кызылу 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 городе Кызыл в 2018 – 2019 годах

В настоящее время в транспортной отрасли города работают 12 предприятий различных форм собственности, парк которых составляет 500 единиц подвижного состава большой вместимости – 92 автобуса (в том числе 82 муниципальных, т.е. 42%). Также на маршрутах работают 457 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.

Количественный рост автомобильного парка и значительное превышение тоннажа современных транспортных средств над эксплуатационными нормативами приводит к ускоренному износу и преждевременному разрушению автомобильных дорог и искусственных сооружений на них.

Из общей сети автодорог регионального значения протяженностью 3381,031 км, по данным диагностики предыдущих лет, на 1 января 2018 г. 521,406 км дорог (44,9%) не соответствовали нормативным требованиям по ровности, прочности, сцепным характеристикам покрытия и нуждаются в незамедлительном ремонте. На автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения из 210 искусственных сооружений в неудовлетворительном состоянии находятся 60 мостов (28,5%), в аварийном состоянии - 1 мост (6,1%). Имеется существенный разрыв в качественных показателях между транспортно-эксплуатационными

показателями региональных и межмуниципальных автомобильных дорог и сети автомобильных дорог, обеспечивающих преимущественно социальные потребности муниципальных районов.

Городским пассажирским транспортом обслуживается около 30 автобусных маршрута, в том числе автобусами особо малой вместимости в режиме маршрутного такси. Кроме того, с апреля по октябрь включительно МУП «Пассажирское АТП» осуществляется обслуживание 5 садово-огородных маршрутов.

С февраля 2017 года деятельность транспортной отрасли города определялась в соответствии с планом мероприятий, разработанных в Программе развития пассажирского транспорта общего пользования г. Кызыла на 2017-2023 годы, главной целью, которой является сбалансированное развитие всех видов транспорта различных форм собственности и создание современной транспортной инфраструктуры.

В 2018 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:

№1 «а» ул. Мелиораторов п. Каа-Хем - ТЭЦ - Свороток - Автодорожный техникум - Южный - Общежитие аэропорта. 2 «а» ул. Университетская - Дом ветеранов - Восток - Почта - Детский мир - Отчугаш - СПТУ-1 - Тонмас-Суг - Швейная ф-ка - Жилпоселок - Нефтебаза - ГИБДД - Овчинно-шубная ф-ка - АЗС - Школа N 14 - Автодорожный техникум - Больничный городок - Агентство - Детский мир - Почта - Восток - Дом ветеранов - ул. Университетская. 3 гост. "Серебрянка" п. Каа-Хем - АЗС "Двина" - Магазин N 34 - Милиция - ТЭЦ - Дом ветеранов - Восток - Почта - ТВЦ - Мебельная ф-ка - Инфекционная б-ца - Башня - Машзавод - Южный мкр.

№14 ул. Заводская п. Каа-Хем - ост. Геофизическая - Маг. N 34 - Ч. Кидиспея - Баня - ТЭЦ - Дом ветеранов - Восток - КАТП - Уч. искусств (ул. Ленина) - Универмаг - Чехова (ул. Ленина) - Предмостная - Авторынок "Азия" - Кожзавод - Дом налогов - Южный - Восход - Машзавод - Башня - Автодорожный техникум - Телецентр - Кожзавод - Предмостная - Чехова - Дет. поликлиника - КАТП - Восток - ТЭЦ - Маг. N 34 - ост. Геофизическая - ул. Заводская

№ 15 ул. Мелиораторов п. Каа-Хем – ул. Малчын– Маг. №24 - ТЭЦ – Садик – Университетская – Дом ветеранов - Восток – Почта - Агентство – Больничный городок – Автодорожный техникум – Школа № 14 – Южный – Ангарский б/р. – ост. ГСК-12.

№4 ул. Карбышева - Коммунальная - Гортоп - Шевченко - Восток - Дом быта - ТВЦ - Мебельная ф-ка - Инфекционная б-ца - Башня - Машзавод - Школа N 9 - Ангарский б/р - Южный мкр. - Дом налогов - Школа N 14 - Медучилище - Почта - Восток – Карбышева

№ 4 «а» Линия N 16 (пос. Спутник) - ул. Звездная - МЖК - ул. Суворова - ул. Рабочая - Восток - Мугур - Дом быта - ТВЦ - Школа N 1 - Школа N 15 - Больничный городок - Горная - Лопсанчапа - Школа N 9 - Ангарский - Южный - Машзавод - Башня - Больничный городок - Школа N 15 - Школа N 1 - Почта - Монгулек - Восток - Рабочая - Суворова - ул. Звездная - Линия N 16 (пос. Спутник)

№6 «а» 13 линия (пос. Спутник) - Карбышева - Общежитие - Крылова - Свороток - Восток - Монгулек - Дом быта - Универмаг (ул. Ленина) - Гагарина - Детский мир - Агентство - Автодорожный техникум - Башня - Ангарский б/р. - Южный - магазин N 45 - Башня - Агентство - Детский мир - Гагарина (ул. Ленина) - Универмаг - Монгулек - Восток - Крылова - Карбышева - 13 линия (п. Спутник)

№12 Паротурбинная - ТЭЦ - Дом ветеранов - Восток - Монгулек - Почта - Детский мир - Агентство - Больничный городок - Башня - Машзавод

- Школа N 9 - Южный - Дом налогов - Тонмас-Суг - Детский мир - Почта - Мугур - Восток - ТЭЦ – Паротурбинная.

№19 Дом ветеранов - Восток - Училище искусств - Универмаг - Гагарина - Чехова - Предмостная - Агентство - Больничный городок - Автодорожный техникум - Башня - ул. Бай-Хаакская N 2 - ул. Бай-Хаакская N 8 - ул. Бай-Хаакская N 12 - Лопсанчапа - Ангарский бульвар - УСК "Субедей" - Южный – Налоговая.

№20 Метеостанция - Свороток - Восток - Монгулек - Дом быта - Почта - Гагарина - "Дом у дороги" ул. Рабочая - Больничный городок - Автодор - Техникум - Башня - Машзавод - 9 школа - Ангарский б/р - Южный - Машзавод - Башня - Больничный городок - "Дом у дороги" ул. Рабочая - Гагарина - Почта - Дом быта - Монгулек - Восток - Свороток – Метеостанция.

№7 «а» ост. Паротурбинная – Восток – Почта – Детский мир – Школа №8 – АТП-3 – Правобережные дачи

№18 ост. Звероферма - Цветочная - АТП-3 - Мост - Отчугаш - Больничный городок - Автодорожный техникум - Башня - Школа N 9 - Южный Восход - Лопсанчапа - Автодорожный техникум - Мебельная фабрика - Почта - Гагарина - Отчугаш - Мост - АТП-3 - ост. Звероферма.

№25 ул. Паротурбинная - ТЭЦ - Свороток - Восток - Почта - ТВЦ - Школа N 1 - Школа N 15 - Автодорожный техникум - Башня - Машзавод - 45 магазин - Дом налогов - Сельхоз. рынок - Абаканская - ост. ИТК-1 (ул. Мостовая).

№9 ост. База РПС - Аптекоуправление – маг. «Водолей» - Мугур - Почта - Детский мир – Агентство - Больничный городок – Автодорожный техникум - Маг. №50 – Лопсанчапа – Маг №45 – Южный мкр. – Ангарский б/р. - Школа №9 – Лопсанчапа – Автодорожный техникум – Больничный городок – Детский мир – Почта – Мугур – маг. «Водолей» - Аптекоуправление – ост. База РПС.

№30 ост. ул. Складская - МЧС - Баня - Аптекоуправление - Стройматериалы- ГОМ-1 - Восток - Школа №4 - ДОСААФ - Дом быта - Почта - Детский мир – Агентство - Больничный городок – Автодорожный техникум - Маг. №50 – Лопсанчапа – маг. № 45 – Минздрав – Общежитие МРЭО – ТГУ пос. Строитель

30 «а» ост. ул. Молодежная (пос. Каа-Хем) - АЗС Двина - ТЭЦ - Дом ветеранов – Восток - Монгулек - Почта - Детский мир – Агентство – Больничный городок – Автодорожный техникум – Телецентр – Швейная фабрика – Реалбаза - Нефтебаза – Общежитие ТГУ (пос. Строитель).

№ 21 п. Каа-Хем ул. Восточная – Паромная – Двина – Администрация – Налоговая – Солнечная,26 – м-н «Маяк» - Минутка – Магистральная,82 – МЧС Фрунзе,1 – Фрунзе,35 – Фрунзе, 53 – Спутник – Кузнецова - «Терминал» - Мебельная фабрика – ТВЦ – Гагарина – Детский мир – Пионер – СПТУ-1 – Налоговая – Глазная больница – Мелькомбинат

№22 Восток – Пушкина - ПАТП – Монгулек – Дом быта – Почта – Гагарина - Детский мир – Пионер - с/х рынок «Азия» – Налоговая – Южный - Ангарский бульвар – Пентагон – 9 школа - Машзавод – Башня – Автодорожный – 14 школа – с/х рынок «Азия» – Предмостная – Чехова – Гагарина (по ул. Ленина) – Универмаг – Монгулек – ПАТП – Пушкина – Восток

№38 П.Каа-Хем - Магистральная – Сайзырал - Красный дом – Башня – Машзавод – Пентагон – Южный – Глазная б-ца – Бизнес инкубатор – ТГУ.

В 2016 году разработано и принято постановление Правительства Республики Тыва об утверждении Государственной программы «Развитие транспортной системы на 2017-2019 годы».

В данной Программе заложена концепция развития пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры в городе Кызыл. Целью программы является повышение качества пассажирских перевозок в городе Кызыл, 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 автотранспорта как основы транспортной отрасли и гаранта стабильной работы всей транспортной инфраструктуры в г.Кызыл, 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 течение 2018 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, 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» в рамках операции «Автобус» и ее результатах, о работе легковых таксомоторов в городе, о программе развития городского пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры 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 2017-2019 г.г., о работе общественного транспорта во вторую смену и другие вопросы.

В 2018 году проведено 15 проверок работы общественного пассажирского транспорта на маршрутах города, в ходе которых проверено 35 единиц подвижного состава, из них 4 единицы были сняты с маршрутов, 5 водителя привлечены к ответственности.

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

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

Проведены в 2018 году 6 заседаний Городской транспортной комиссии по регулированию пассажирских перевозок на территории города Кызыл и 8 заседаний Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Администрации Кызыл. Рассмотрены вопросы, связанные с улучшением транспортного обслуживания жителей города, об итогах, задачах и оценке эффективности предупредительно-профилактических мероприятий «Декадник безопасности движения на переездах», «Дорожные работы. Безопасная дорога», утвержден план подготовки и проведения заседаний комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Администрации города Кызыл. Проведено заседание рабочей группы по безопасности дорожного движения при Администрации города по вопросу разработки программы повышения безопасности дорожного движения в городе до 2019 года.

В соответствии с Планом мероприятий по улучшению условий движения на некоторых улицах с целью повышения безопасности дорожного движения отменены остановочные пункты на местах для автобусов большой вместимости.

В соответствии с «Планом основных мероприятий служб транспорта и обеспечения ГСМ, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, обеспечения пожарной безопасности и безопасности людей на водных объектах на 2018 год» отработаны документы по мобилизационной подготовке управления транспорта на 2019 год;

В 2018 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 2 водителя, из них уволено 3 водителей, объявлен выговор 12-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 2017 года с учетом данных о фактическом объеме пассажиров льготных категорий, перевезенных транспортными предприятиями в 2019 году.

Во исполнение решения Коллегии Администрации города от 13.12.2014г. № 35 «О согласовании докладов о результатах и основных направлениях деятельности субъектов бюджетного планирования на 2016-2023 годы» внесены изменения в доклад об основных направлениях деятельности МУ «Департамент транспорта», уточнены плановые и фактические показатели 2018 года в соответствии с решением городской администрации, учтены плановые показатели с учетом решений городской администрации. В течение 2018 года ежемесячно МУ «Департамент транспорта» проводился мониторинг розничных и оптовых цен на ГСМ по

города Кызыл, муниципальным образованиям Республики. По результатам которого, можно констатировать, что в течение 2018 года цены на ГСМ в городе не являлись максимальными по сравнению с аналогичными ценами в других муниципальных образованиях, и городах Сибирского 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.

Организован и проведен в 2018 году:

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

Во исполнение постановления Администрации от 31.08.2006 №352 «Об утверждении Порядка осуществления органами местного самоуправления отдельных государственных полномочий по государственному регулированию тарифов на перевозку пассажиров и багажа» и в соответствии с распоряжением МУ «Департамент транспорта» от

03.11.2016 №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 2019 года, позволили МУ «Департамент транспорта» увязать свою работу в сфере оптимизации маршрутной сети с реальными фактическими данными по пассажиропотоку, а также определить фактическое количество поездок, совершаемое различными категориями пассажиров.

31 октября 2018 года Департаментом городского хозяйства мэрии города Кызыла 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 № 19 от 30 октября 2018 года «Об утверждении методических указаний по составлению бюджетных росписей и бюджетных заявок участниками процесса исполнения бюджета города в 2019 году».

Проведен анализ социально-экономических показателей по транспортной отрасли городов России, по результатам которого можно констатировать, что в городе Кызыл 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.

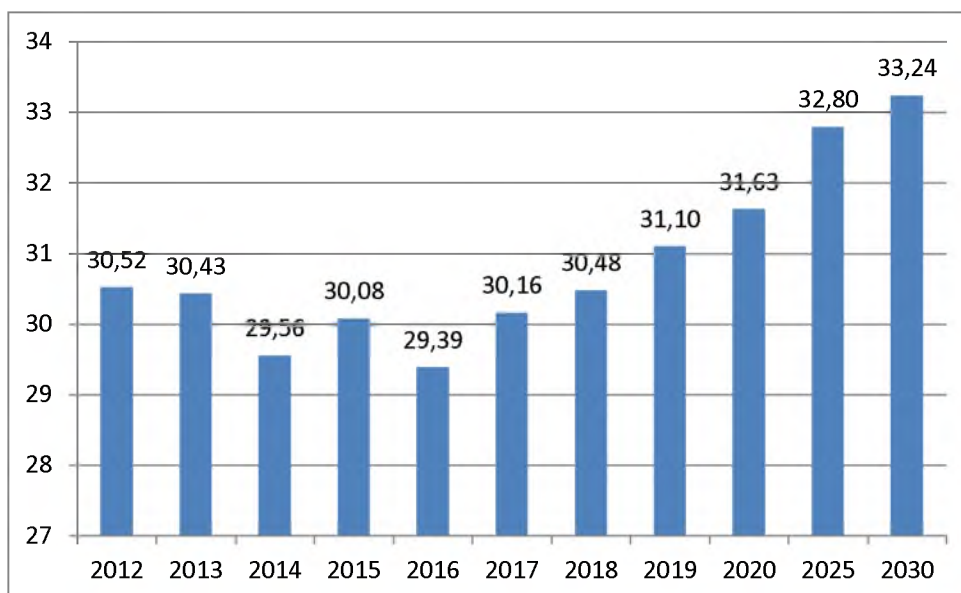


Рис.1. Перевозки пассажиров транспорта общего пользования, млн.чел. Республики Тыва до 2030 года

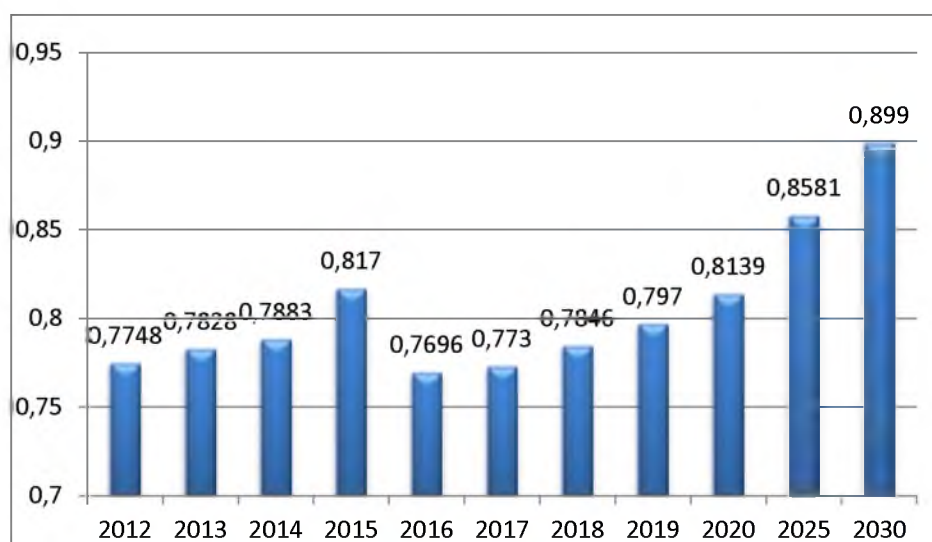


Рис.2. Пассажирооборот транспорта общего пользования, (миллиардов пассажиро-километров) Республики Тыва до 2030 года

Глава 3. РАЗРАБОТКА ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ УСЛУГАМИ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДЕ КЫЗЫЛ

3.1 Основные достоинства и недостатки транспортного обслуживания населения в городе Кызыл

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 города Кызыла можно выделить три основные группы проблем:

Технические проблемы:

- непригодность транспорта к перевозке отдельных категорий граждан;
- состояние автодорог;
- несоответствие транспорта экологическим нормам;
- техническое состояние транспорта;
- финансирование автотранспортной системы.
- Человеческий фактор:
- несоответствие уровня квалификации водителей;
- культурный уровень водителей и пассажиров;
- маршрутная схема города не соответствует потребностям населения;
- несоблюдение правил дорожного движения;
- информированность пассажиров.

Проблемы муниципального характера:

- несоблюдение должностных обязанностей сотрудниками ГИБДД;
- несоответствие тарифов доходам населения;
- распределение остановочных комплексов;
- количество парковочных мест не соответствует потребностям города;
- система оплаты за проезд;
- несоответствие количества транспорта количеству пассажиров;
- несоответствие тарифов за проезд качеству услуг;
- система оплаты труда водителей;
- несоответствие качества и цены ГСМ;
- график движения транспорта;

- пропускная способность автодорог;
- техническое оснащение дорог;
- контроль за распределением денежных средств;
- сервисное обслуживание транспорта;
- комфортабельность транспорта.

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

3.2 Предложения по совершенствованию транспортного обслуживания населения в городе Кызыл

Мероприятия по модернизации парка пассажирских транспортных средств предполагают приобретение по лизинговой схеме в течение 2016-2023 годов 40 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 городе Кызыл. Общая стоимость проекта – 1707,0 млн.руб. Отправной точкой разработки стратегического плана совершенствования городского общественного транспорта должно стать волевое решение городских властей. Решиться на проведение преобразований будет нелегко, 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 помощью разработки и открытого согласования с общественностью 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 «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 большестных автобусов. При стоимости газового оборудования с установкой в размере 13 тысяч рублей, стоимости сжиженного газа в размере 20,5 рубля за литр и среднедневном расходе топлива в 100 литров затраты окупятся за 17 дней при стоимости бензина 45,6 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. Автобусы 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, 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. В часы пик и при ДТП на 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.

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.

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%.

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 заниматься 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 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.

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

Создать интегрированную транспортную инфраструктуру на основе магистральной улично-дорожной сети с учетом реальных корреспонденций между пассажиро- и грузообразующими объектами города.

Упорядочить движение транспортных средств и как следствие, обеспечить безопасность пассажирских перевозок.

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.

Пополнение городского транспорта новыми автобусами предоставит населению города 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 составом 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.

В результате создания ТЛК имеет место синергетический эффект, основными элементами которого будут следующие процессы:

- улучшение транспортного сервиса за счёт доставки;
- повышение конкурентоспособности транспортной инфраструктуры региона;
- улучшение состояния существующих автомобильных дорог;
- увеличение объема перевозок на местных, региональных воздушных и речных линиях;
- эффективная организация грузопассажирских перевозок на местных, межрегиональных и международных линиях [29].

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Анненков А.В. Управление транспортной компанией: Монография. – М.: ВИНТИ РАН, 2003
2. Апполонов Е.В. О качестве услуг перевозчика // ЭЖ-Юрист, 2006, №14.
3. Балабаева И. Особенности функционирования общественного пассажирского транспорта // Автомобильный транспорт. 2004, №4.
4. 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.
5. Барнс Д. К вопросу о прибыльности железных дорог // Железные дороги мира. 1997.- №9
6. Белов И.В., Персианов В.А. Экономическая теория транспорта в СССР: Исторический опыт, современные проблемы и решения, взгляд в будущее. - М.: Транспорт, 1993
7. Белоусова Н.И., Васильева Е.М., Лившиц В.Н. Реформирование естественных монополий: теоретический аспект // Эко. – 1999. - № 4
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.
9. 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.

10. Громов Н.Н. Менеджмент на транспорте: Уч. пособие для студентов высших учебных заведений. М.: Издательский центр «Академия», 2003. – С. 91.
11. Данилина, Е.И. Инновационный менеджмент в управлении персоналом : учебник / Е.И. Данилина, Д.В. Горелов, Я.И. Маликова. - Москва : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2016. - 208 с. : табл., схемы, граф. - (Учебные издания для бакалавров). - Библиогр.: с. 206-209. - ISBN 978-5-394-02527-3 ; URL: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=375808>
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.
13. 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.
14. 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.
15. Комаров А.В. Организация перевозок как средство экономии времени // Бюллетень транспортной информации. – 2000. - №1
16. Конарев Н.С. К чему приведет приватизационное раздробление транспортного комплекса страны? // Российский экономический журнал. - 1998. - №5
17. Концепция ценовой (тарифной) политики администрации области
18. 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

19. Курноскина О.Г. Договоры на транспорте: образцы, рекомендации, комментарии. М.: Альфа-Пресс, 2005.
20. Кусков А. Менеджмент транспортных услуг: туризм. М., 2004. – 448 с.
21. Лапаев, С. Управление инновационным развитием региона : учебное пособие / С. Лапаев ; Министерство образования и науки Российской Федерации, Оренбургский Государственный Университет, Кафедра региональной экономики. - Оренбург : ОГУ, 2016. - 203 с. : табл. - Библиогр. в кн. - ISBN 978-5-7410-1580-3 ; То же [Электронный ресурс]. - URL: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=492636>
22. Макеев В.А. Экономика транспорта региона – Ростов-на-Дону: Изд-во СКНЦ ВШ, 2001
23. 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
24. 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.
25. 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.
26. 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.
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.Севек В.К. К вопросу об актуализации создания транспортно-логистического кластера в республике Тыва / статья <https://elibrary.ru/item.asp?id=26649245>
- 30.Стиглиц Дж. Ю. Экономика государственного сектора / Пер. с англ. - М.: Изд-во МГУ: ИНФРА-М, 1997
- 31.Уильямсон О. Экономические институты капитализма. Фирмы, рынки, «отношенческая» контрактация / Научное редактирование и вступительная статья В.С. Каткало; пер. с англ. Ю.Е. Благова, В.С. Каткало, Д.С. Славнова, Ю.В. Федотова, Н.Н. Цытович.- СПб.: Лениздат; CEV Press, 1996
- 32.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»
- 33.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.
- 34.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.

Постановление Мэра г. Кызыла Республики Тыва от 24.08.2005 N 1433 "Об утверждении Правил организации транспортного обслуживания населения города Кызыла и Порядка распределения маршрутов пассажирского транспорта между перевозчиками для осуществления пассажирских перевозок транспортом общего пользования в городе Кызыле"

Приложение N 1. Правила организации транспортного обслуживания населения на территории города Кызыла

Приложение N 2. Порядок распределения маршрутов пассажирского транспорта между перевозчиками для осуществления пассажирских перевозок транспортом общего пользования в городе Кызыле

Постановление Мэра г. Кызыла Республики Тыва от 24 августа 2005 г. N 1433 "Об утверждении Правил организации транспортного обслуживания населения города Кызыла и Порядка распределения маршрутов пассажирского транспорта между перевозчиками для осуществления пассажирских перевозок транспортом общего пользования в городе Кызыле"

В соответствии с Федеральным Законом "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации", Уставом городского округа "Город Кызыл Республики Тыва", в целях организации и обустройства маршрутов сети движения пассажирского транспорта, повышения безопасности дорожного движения, культуры обслуживания пассажиров при осуществлении пассажирских перевозок предприятиями и индивидуальными предпринимателями, постановляю:

1. Утвердить Правила организации транспортного обслуживания населения на территории города Кызыла (приложение N1).

2. Утвердить Порядок распределения маршрутов пассажирского транспорта между перевозчиками для осуществления пассажирских перевозок транспортом общего пользования в г. Кызыле (приложение N 2).

3. Права организатора пассажирских перевозок на территории г. Кызыла предоставить Управлению транспорта, энергетики, связи и реформе ЖКХ администрации г. Кызыла.

4. Общему отделу администрации г. Кызыла (Сударенко Р.А.) опубликовать настоящее постановление в средствах массовой информации.

5. Настоящее постановление вступает в силу с момента его опубликования в средствах массовой информации.

6. Контроль по исполнению настоящего постановления возложить на Грейсера И.Ю.

Постановление мэрии г. Кызыла от 30.12.2015 N 1436 "Об утверждении Реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок автомобильным транспортом в городе Кызыле"

В целях повышения безопасности и качества пассажирских перевозок в городе Кызыле, руководствуясь Федеральным законом от 13.07.2015 N 220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", Федеральным законом от 06.10.2003 N 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации", Законом Республики Тыва от 27.11.2003 N 424 ВХ-1 "О пассажирском транспорте в Республике Тыва", Уставом городского округа "Город Кызыл Республики Тыва", мэрия г. Кызыла постановляет:

1. Утвердить Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок автомобильным транспортом в городе Кызыле (далее - Реестр маршрутов) согласно приложению.
2. Поручить ведение Реестра маршрутов департаменту городского хозяйства мэрии г. Кызыла - уполномоченному органу по организации транспортного обслуживания населения и созданию условий для предоставления транспортных услуг населению.

РАСЧЕТ КОЛИЧЕСТВА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ГОРОДСКИХ МАРШРУТОВ ТРАНСПОРТОМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Для определения потребного количества транспортных средств используем формулу:

$$A_{\text{п}} = 120 \times L_{\text{м}} / U_{\text{экспл.}} \times t, \text{ где}$$

120 - постоянная величина;

$L_{\text{м}}$ - длина маршрута, км;

$U_{\text{экспл.}}$ - эксплуатационная скорость, км/час;

t - режим движения, мин.

1. Для автобусных маршрутов общего пользования категории М2
(эксплуатационная скорость $U_{\text{экспл.}} = 25$ км/час.)

$$1 \text{ "а"} - (L = 37,7 \text{ км}, t = 5 \text{ мин.}) = 36 \text{ ед.}$$

$$2 \text{ "а"} - (L = 28,8 \text{ км}, t = 7 \text{ мин.}) = 20 \text{ ед.}$$

$$3 - (L = 36,8 \text{ км}, t = 5 \text{ мин.}) = 35 \text{ ед.}$$

$$4 - (L = 20,5 \text{ км}, t = 4 \text{ мин.}) = 25 \text{ ед.}$$

$$4 \text{ "а"} - (L = 22,8 \text{ км}, t = 4 \text{ мин.}) = 26 \text{ ед.}$$

$$6 \text{ "а"} - (L = 27,7 \text{ км}, t = 4 \text{ мин.}) = 33 \text{ ед.}$$

$$7 \text{ "а"} - (L = 34 \text{ км}, t = 5 \text{ мин.}) = 32 \text{ ед.}$$

$$9 - (L = 15,7 \text{ км}, t = 3 \text{ мин.}) = 23 \text{ ед.}$$

$$12 - (L = 26 \text{ км}, t = 5 \text{ мин.}) = 25 \text{ ед.}$$

$$14 - (L = 40,5 \text{ км}, t = 5 \text{ мин.}) = 38 \text{ ед.}$$

$$15 - (L = 36 \text{ км}, t = 5 \text{ мин.}) = 35 \text{ ед.}$$

$$18 - (L = 24,4 \text{ км}, t = 7 \text{ мин.}) = 17 \text{ ед.}$$

$$19 - (L = 21,6 \text{ км}, t = 5 \text{ мин.}) = 21 \text{ ед.}$$

$$20 - (L = 19,4 \text{ км}, t = 4 \text{ мин.}) = 23 \text{ ед.}$$

$$22 - (L = 18 \text{ км}, t = 5 \text{ мин.}) = 17 \text{ ед.}$$

$$25 - (L = 33,6 \text{ км}, t = 7 \text{ мин.}) = 23 \text{ ед.}$$

30 - ($L = 28$ км, $t = 5$ мин.) = 37 ед.

30 "а" - ($L = 39,3$ км, $t = 5$ мин.) = 37 ед.

38 - ($L = 24$ км, $t = 4$ мин.) = 29 ед.

5 "а" - ($L = 18,2$ км, $t = 7$ мин.) = 12 ед.

ИТОГО: (20 маршрутов) 534 ед.

2. Для автобусных маршрутов общего пользования категории МЗ
(эксплуатационная скорость - $U_{\text{экспл.}} = 20$ км/час.)

N 6 - ($L = 16,3$ км, $t = 7$ мин.) = 14 ед.

N 6 "а" - ($L = 28,7$ км, $t = 45$ мин.) = 4 ед.

N 8 - ($L = 23,4$ км, $t = 10$ мин.) = 14 ед.

N 11 - ($L = 29,2$ км, $t = 30$ мин.) = 6 ед.

N 12 Вавилинский затон (сезонный) - ($L = 37$ км, по согласованному
графику) = 1 ед.

N 13 - ($L = 38$ км, $t = 20$ мин.) = 15 ед.

N 17 - ($L = 35$ км, $t = 20$ мин.) = 10 ед.

ИТОГО: (7 маршрутов) 75 ед.

ВСЕГО: 609 ед.

ИЗВЕЩЕНИЕ О ПРОВЕДЕНИИ КОНКУРСА НА ПРАВО
ЗАКЛЮЧЕНИЯ ДОГОВОРА НА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ
ПЕРЕВОЗОК ПО ГОРОДСКИМ АВТОБУСНЫМ МАРШРУТАМ Г.
КЫЗЫЛА

31.10.2014

ИЗВЕЩЕНИЕ

О ПРОВЕДЕНИИ КОНКУРСА

извещает о проведении конкурса на право заключения договора на осуществление пассажирских перевозок по городским автобусным маршрутам г. Кызыла.

1. Форма торгов: открытый конкурс.

2. Наименование, место нахождения, почтовый адрес, номер контактного телефона Организатора конкурса: Департамент городского хозяйства Мэрии г. Кызыла.

667000, Республика Тыва, г. Кызыл, ул. Ленина, 32, Департамент городского хозяйства Мэрии города Кызыла, каб. 216, Телефон 2-32-65, телефон/факс 3-33-68

3. Предмет конкурса: осуществление регулярных пассажирских перевозок по лотам, указанным в конкурсной документации.

4. Место расположения Порядка проведения конкурса на право заключения договора на осуществление пассажирских перевозок по городским автобусным маршрутам г. Кызыла: Порядок размещен на сайте www.mkyzyl.ru и опубликована в газете «Кызыл неделя»

5. Участник конкурса: любое юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющий лицензию на право перевозки пассажиров.

6. Срок, место и порядок представления конкурсной документации:

6.1. Конкурсная документация

1. Заявка на участие в конкурсе подается по форме согласно *приложению 1* к Порядку проведения конкурса. К заявке прилагаются следующие документы:

- анкета участника конкурса –
(*приложение 2* к Порядку проведения конкурса)
- справка о транспортном средстве участника конкурса –
(*приложение 3* к Порядку проведения конкурса)
- справка о наличии кадровых ресурсов –
(*приложение 4* к Порядку проведения конкурса)
- доверенность – (*приложение 5* к Порядку проведения конкурса)
- копии лицензии участника
на право осуществления перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек.
- копию диагностической карты;
- справку Государственной инспекции по безопасности дорожного движения (УГИБДД МВД по РТ) об отсутствии нарушений Правил дорожного движения, совершенных претендентами и водителями за предшествующий договорной период;
- выписку из единого государственного реестра юридических лиц или копию такой выписки (для юридических лиц), выписку из единого государственного реестра индивидуальных предпринимателей или копию такой выписки (для индивидуальных предпринимателей);
- копию свидетельства о регистрации транспортных средств.

2. Все листы заявки на участие в конкурсе должны быть прошиты и пронумерованы, скреплены печатью и подписаны участником конкурса или лицом, уполномоченным таким участником конкурса.

3. заявка принимается только в запечатанном конверте. На конверте указываются: наименование и адрес организатора конкурса, название конкурса и номер лота.

6.2. Срок предоставления конкурсной документации: с «1» ноября 2014 г. по «02» декабря 2014 г. с 8:00 – 17:00 минут перерыв с 12:00 – 13:00 минут.

6.3. Место предоставления конкурсной документации: 667000, г. Кызыл Республики Тыва, ул. Ленина, д.32, Мэрия г. Кызыла, кабинет № 216.

6.4. Официальный сайт, на котором размещена конкурсная документация: www.mkyzyl.ru.

6.5. Порядок предоставления конкурсной документации: На основании заявления любого заинтересованного лица, поданного в письменной форме.

7. Место, дата начала и окончания подачи заявок на участие в конкурсе : 667000, г. Кызыл, Республики Тыва, ул. Ленина д. 32, Департамент городского хозяйства Мэрии г. Кызыла, кабинет 216, с «01» ноября 2014 г. по «02» декабря 2014 г. до 10 час.00 мин. (время местное).

8. Место, дата и время вскрытия конвертов с заявками на участие в конкурсе: 667000, г. Кызыл, Республики Тыва, ул. Ленина, д. 32, Мэрия г. Кызыла, «02» декабря 2014 г. 10 час. 00 мин. (время местное).

9. Место и дата рассмотрения заявок: 667000, г. Кызыл Республики Тыва, ул. Ленина, д. 32, Мэрия г. Кызыла, «04» декабря 2014 г.



Субъекты рынка транспортных услуг



Транспортное обслуживание. Классификация услуг транспортного обслуживания

Транспортное обслуживание – это процесс предоставления транспортных услуг в соответствии с установленными нормами и требованиями.



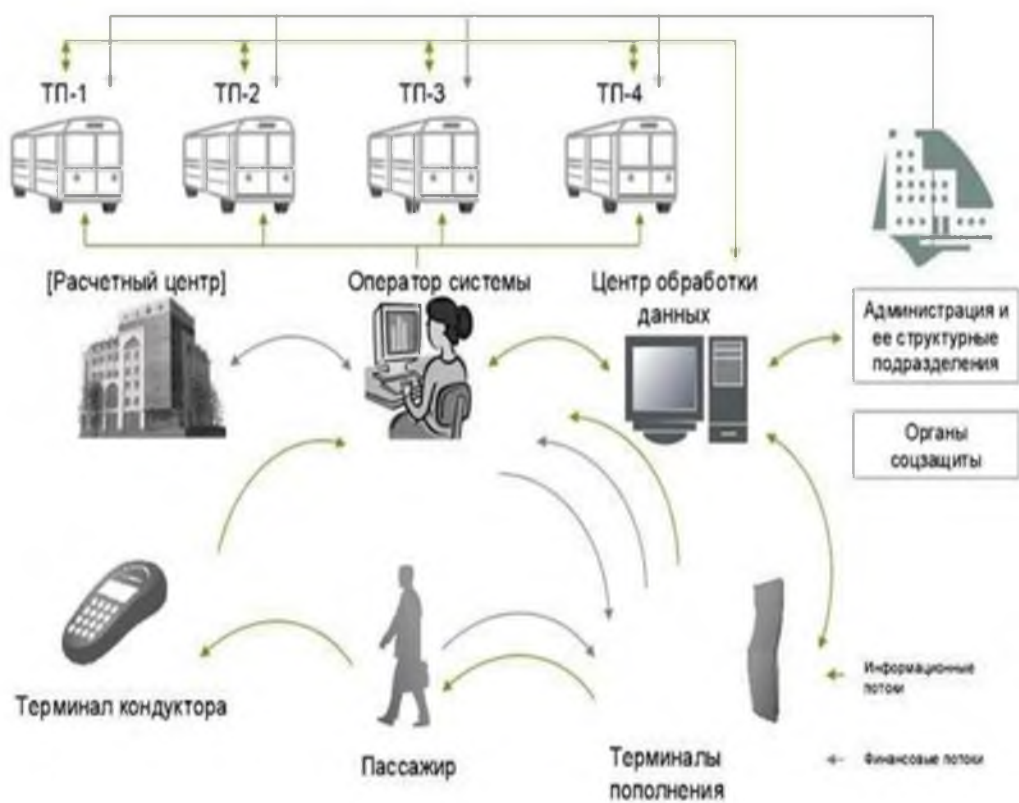
На железнодорожном транспорте в соответствии с ГОСТ Р 51133-98 «Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте. Общие требования» предусмотрены следующие группы транспортных услуг:

- оформление документов, сдача и получение груза;
- завоз-вывоз груза;
- погрузочно-разгрузочные и складские услуги;
- информационные услуги;
- подготовка и дополнительное оборудование транспортных средств;
- страхование груза;
- платежно-финансовые услуги;
- раскредитование транспортных документов;
- таможенное оформление груза и ТС;
- прочие экспедиционные услуги.

комплексная автоматизация отрасли



Схема работы системы и взаимодействия участников



Анкета пассажиров городского и междугородного транспорта

Название населенного пункта (область/город/село/поселок)

Каким видом транспорта Вы чаще всего пользуетесь?

1А - автобус

1Б – микроавтобус (т.н. маршрутное такси)

1В - троллейбус

1Г - трамвай

1Д - электричка

1Е - метрополитен

1Ж – легковое такси

1К – другой (водный, канатный)

Можете ли Вы воспользоваться другими перевозчиками?

2А – нет

2Б – могу еще одним

2В – могу более, чем двумя другими

Если "нет" - почему?

3А - увеличение стоимости проезда

3Б - увеличение затрат времени

3В - неудачно расположен маршрут

3Г - ухудшится удобство передвижения

Как на Ваш взгляд, достаточное ли количество транспортных единиц на данном маршруте?

4А - да

4Б – нет

4В – недостаточно комфортного транспорта (маршрутных такси)

4В - затрудняюсь ответить

Какова причина нехватки транспортных средств?

5А – пробки на дорогах

5Б – ограниченное количество транспорта

Что для Вас важнее при выборе транспорта?

6А - низкая стоимость проезда

6Б - возможность быстро и с комфортом добраться до пункта назначения

6В – время прибытия к пункту отправления (первый прибывший)

Считаете ли Вы, что процедуры открытия новых маршрутов и пересогласования действующих, проведение конкурсов на право доступа на маршрут и т.п. введены местной администрацией в целях:

7А - защиты прав пассажиров

7Б - передела и монополизации маршрутов в пользу аффилированных с органами власти перевозчиков (муниципального транспорта, транспортных организаций, возглавляемых родственниками или друзьями и т.п.)

7В – затрудняюсь ответить

Считаете ли Вы, что нужно запретить маршрутным такси работать на тех же маршрутах, что и муниципальный транспорт?

8А - да

8Б – нет

Целесообразно ли передать организацию и контроль над пассажирскими саморегулируемыми перевозками ассоциациям и объединениям перевозчиков?

9А – да

9Б - нет

Что предпочтительнее при выборе перевозчика в независимости от стоимости проезда?

10А - минимальные интервалы движения, обеспечиваемые маршрутными газелями

10Б - увеличенные интервалы движения, обеспечиваемые крупногабаритными автобусами

Часто ли Вы пользуетесь услугами легкового такси?

11А – менее одного раза в месяц

11Б – более одного раза в месяц

11В – более 8 раз в месяц

Целесообразно ли разрешить владельцам личных автомобилей официально за плату подвозить пассажиров?

12А – да

12Б – да, но при условии наличия лицензии на пассажирские перевозки и регистрации в налоговом органе в качестве ПБОЮЛа.

12В – нет.

Можно ли обеспечить безопасность пассажиров не лицензией, а другими средствами, например, ужесточением административных мер к нарушителям Правил дорожного движения?

13А – да

13Б - нет

Как снизить стоимость такси в аэропортах, железнодорожных вокзалах?

14А – организовать на привокзальной площади не менее трех стоянок (полос движения) такси с обозначением на каждой тарифа провоза за 1 км, а также организовать при выходе стойки заказа такси разных перевозчиков.

14Б – обеспечить беспрепятственный доступ всем перевозчикам легковых такси и частных извозчиков к стоянкам посредством дежурного диспетчера ГАИ

Нужно ли расширять дороги, привокзальные площади для обеспечения всех желающих перевозчиков стоянками, остановочными павильонами, развязками, отстойниками и другой транспортной инфраструктурой?

15А – да

15Б – нет, лучше использовать привокзальные площади под магазины, палатки и т.п.

Разрешать ли междугородным перевозчикам самим выбирать конечные места стоянок и промежуточных остановок?

16А – да, с учетом правил дорожного движения

16Б – нет, обязывать их отправлять транспорт только с автовокзалов

Считаете ли вы, что стоимость проезда должна

17А – устанавливаться каждым перевозчиком и зависеть от протяженности данного маршрута, времени суток и т.п.

17Б – устанавливаться единой для всех перевозчиков и времени суток

Приведет ли приватизация государственных и муниципальных перевозчиков к сокращению интервалов движения транспорта и улучшению их работы?

18А – да

18Б - нет

Поддерживаете ли Вы приватизацию городского и муниципального транспорта?

19А – да

19Б – да, только при условии регулирования местной администрацией стоимости проезда

19В – нет

Имеете ли Вы льготы на проезд?

20А - да, отношусь к категории _____

20Б – нет

Если Вы являетесь льготником, то получаете ли Вы денежную компенсацию?

21А – получаю _____ руб. в месяц

21Б – нет, получаю проездной билет за _____ рублей в _____ на проезд в _____

Считаете ли Вы, что пассажирскому транспорту следует выделить крайний правый ряд дороги (как за границей), чтобы решить проблемы безопасности пассажирских перевозок, пробок, сокращения потребления бензина и выбросов в атмосферу?

22А - да

22Б – нет

Необходимо ли ограничить въезд личных автомобилистов в центр города?

23А – да

23Б – нет

23В – да, в час-пик

Ваши действия в случае повышения оплаты за проезд

24А - ничего не изменится, потому, что я в состоянии платить больше

24Б - ничего не изменится, потому, что у меня нет возможности замены

24В - буду пользоваться более дешевым транспортом

Согласны Вы на отмену дорогостоящих контрольно-кассовых машин, если при этом стоимость проезда сократится на рубль?

25А - да

25Б - нет

Ваши предложения по улучшению транспортного обслуживания населения _____