

Федеральное государственное автономное  
образовательное учреждение  
высшего образования  
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт экономики, управления и природопользования  
Кафедра социально-экономического планирования

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой

\_\_\_\_\_ Е.В. Зандер  
подпись инициалы, фамилия

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_ г.

**БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА**

38.03.04 – «Государственное и муниципальное управление»

38.03.04.11 – «Региональное управление»

Совершенствование организации городского пассажирского транспорта

Руководитель \_\_\_\_\_  
подпись, дата

ст. преподаватель

О.В.Ганчукова

Консультант \_\_\_\_\_  
подпись, дата

д-р экон.наук, профессор

Е.В. Зандер

Выпускник \_\_\_\_\_  
подпись, дата

В.И.Росляков

Красноярск 201

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение .....	4
1 Государственное регулирование системы общественного пассажирского транспорта .....	6
1.1 Организация системы управления общественным пассажирским транспортом.....	6
1.2 Нормативно-правовая база функционирования общественного пассажирского транспорта.....	8
1.3 Международный и региональный опыт совершенствования системы общественного транспорта .....	15
2 Анализ текущего состояния общественного транспорта города Красноярска	19
2.1 Анализ муниципальных программ развития городского пассажирского транспорта и социальной поддержки населения.....	19
2.2 Анализ состояния безналичных систем оплаты проезда в городе Красноярске.....	27
2.3 Анализ конкурсной системы на право осуществления перевозки пассажиров по муниципальным маршрутам города Красноярска .....	33
3 Совершенствование организации городского пассажирского транспорта города Красноярска.....	37
3.1 Внедрение методики начальной максимальной цены контракта(НМЦК). 37	
3.2 Предложения по совершенствованию системы общественного транспорта .....	48
Заключение .....	52
Список использованных сокращений .....	54
Список использованных источников .....	55
Приложение А .....	59
Приложение Б.....	60
Приложение В .....	61
Приложение Г .....	62

## ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время транспортная система выдвинулась и заняла одно из приоритетных мест среди основных факторов, определяющих эффективное функционирование экономики страны, стала важнейшим условием ее дальнейшего развития и вхождения регионов в мировое хозяйство. Транспортная система в рамках любого региона должна гарантировать необходимые условия для функционирования и развития основных отраслей производства, обеспечивать беспрепятственное и равное для всех категорий населения транспортное обслуживание и обеспечивать максимально эффективное использование социально-экономического и производственного потенциала. Каждая страна или регион должен иметь такую транспортную систему, которая полностью удовлетворяла бы спрос данной территории в транспортных услугах.

Пассажирский транспорт является составной частью транспортной инфраструктуры как города, так и региона. Его слаженное, устойчивое и эффективное функционирование является необходимым условием повышения качества жизни населения и дальнейшего социально-экономического развития города, региона и страны в целом.

Объект исследования – транспортная структура города Красноярска.

Предмет исследования – система управления общественным пассажирским транспортом города Красноярска.

Целью данной работы является разработка предложений по развитию общественного транспорта города Красноярска.

Для реализации поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- 1) изучить и проанализировать нормативно-правовую базу организации управления общественным транспортом;
- 2) собрать и проанализировать информацию;

3) изучить и проанализировать муниципальные программы развития общественного пассажирского транспорта и социальной поддержки в городе Красноярске;

4) выявить проблемы и разработать мероприятия по улучшению транспортной системы города Красноярска.

Для решения поставленных задач мною будут использованы следующие методы: метод анализа, метод сравнения, метод наблюдения.

Работа состоит из содержания, введения, трех основных глав, заключения и списка использованных источников.

# **1 Государственное регулирование системы общественного пассажирского транспорта**

## **1.1 Организация системы управления общественным пассажирским транспортом**

Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России) является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания, морского (включая морские порты), внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного (включая проведение транспортного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации), городского электрического (включая метрополитен) и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, эксплуатации и обеспечения безопасности судоходных гидротехнических сооружений, обеспечения транспортной безопасности, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними и организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

Министерство транспорта Российской Федерации в установленном порядке организует проведение переговоров и заключение международных договоров в установленной сфере деятельности.

Министерство транспорта Российской Федерации при реализации обязательств в установленной сфере деятельности, вытекающих из международных договоров Российской Федерации, осуществляет функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию как компетентный орган в области гражданской авиации, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного транспорта и

дорожного хозяйства, в том числе как «авиационные власти», «железнодорожная администрация», «администрация» и «назначенный орган».

Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет координацию и контроль деятельности подведомственных ему Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального дорожного агентства, Федерального агентства железнодорожного транспорта и Федерального агентства морского и речного транспорта.

Министерство транспорта Российской Федерации руководствуется в своей деятельности Конституцией Российской Федерации, Федеральными Конституционными законами, Федеральными законами, актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, а также положением о Министерстве транспорта Российской Федерации.

На уровне субъекта федерации (на примере Красноярского края) полномочия органа исполнительной власти осуществляет Министерство транспорта Красноярского края. Министерство транспорта Красноярского края - орган исполнительной власти Красноярского края, который на основании и во исполнение Конституции Российской Федерации, Федеральных Законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, Устава края, законов края, правовых актов Губернатора края и Правительства края осуществляет:

- нормативное правовое регулирование и разработку проектов законов края, правовых актов Губернатора края и Правительства края в областях транспорта, использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности, а также в сфере государственного регулирования цен (тарифов) на транспортные услуги;
- управление и распоряжение государственной собственностью в областях транспорта и дорожного хозяйства;

- оказание государственных услуг в областях транспорта и дорожного хозяйства;

- контроль в области транспорта, в сферах создания и функционирования портовых особых экономических зон (в части аэропортов) и государственного регулирования цен (тарифов) на транспортные услуги, оказываемые воздушным транспортом.

Задачами Министерства транспорта Красноярского края являются:

- обеспечение создания условий для развития услуг транспорта на территории края;

- обеспечение соблюдения законодательства о пассажирском транспорте, портовых особых экономических зонах (в части аэропортов), а также законодательства о государственном регулировании цен (тарифов) на транспортные услуги;

- обеспечение сохранности, развития и улучшения технического состояния автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения;

- обеспечение условий для создания и функционирования портовых особых экономических зон на территории края (в части аэропортов).

На уровне муниципального образования (города Красноярска) органами исполнительной власти являются Департамент транспорта города Красноярска, а также Департамент городского хозяйства города Красноярска.

## **1.2 Нормативно-правовая база функционирования общественного пассажирского транспорта**

Основным нормативно-правовым актом, регулирующим отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, которые являются частью транспортной системы Российской Федерации является Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». Отношения, связанные с оказанием

услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и не урегулированные настоящим Федеральным законом, регулируются другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации [1].

Также, данный Федеральный закон определяет общие условия перевозок пассажиров и багажа, грузов соответственно автобусами, трамваями, троллейбусами, легковыми автомобилями, грузовыми автомобилями, в том числе с использованием автомобильных прицепов, автомобильных полуприцепов, а также общие условия предоставления услуг пассажирам, фрахтователям, грузоотправителям, грузополучателям, перевозчикам, фрахтовщикам на объектах транспортных инфраструктур.

Регулирование происходит путем утверждения Правительством Российской Федерации правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, а также правил перевозок грузов автомобильным транспортом.

Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом представляют собой нормативные правовые акты, регулирующие порядок организации различных видов перевозок пассажиров и багажа, а также условия перевозок пассажиров и багажа и предоставления транспортных средств для таких перевозок.

Законодательство Российской Федерации в области организации регулярных перевозок состоит из Гражданского кодекса Российской Федерации, Федерального закона от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», Федерального закона 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», других федеральных законов, регулирующих отношения по



организации регулярных перевозок, и принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации [2].

Отношения по организации регулярных перевозок, не урегулированные нормативными правовыми актами, указанными выше, регулируются законами и (или) иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации.

Отношения по организации регулярных перевозок, не урегулированные нормативными правовыми актами, указанными выше, регулируются муниципальными нормативными правовыми актами.

Перевозки пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом в международном сообщении регулируются международными договорами Российской Федерации.

Еще одним ключевым документом, на котором основывается нормативно-правовая база при разработке проектов федеральных законов, планов работы и прогнозные показатели является Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ (ред. от 06.07.2016) «О транспортной безопасности», главной целью которого является обеспечение транспортной безопасности, то есть устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

Целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства [3].

Основными задачами обеспечения транспортной безопасности являются:

- нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности;
- определение угроз совершения актов незаконного вмешательства;
- оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

- категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- разработка и реализация требований по обеспечению транспортной безопасности;
- разработка и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности;
- подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности;
- осуществление федерального государственного контроля (надзора) в области обеспечения транспортной безопасности;
- информационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности;
- сертификация технических средств обеспечения транспортной безопасности.

Основными принципами обеспечения транспортной безопасности являются:

- законность;
- соблюдение баланса интересов личности, общества и государства;
- взаимная ответственность личности, общества и государства в области обеспечения транспортной безопасности;
- непрерывность;
- интеграция в международные системы безопасности;
- взаимодействие субъектов транспортной инфраструктуры, органов государственной власти и органов местного самоуправления.

Основой нормативно-правовой базы региона (Красноярского края), регулирующей отношения, связанные с организацией транспортного обслуживания населения автомобильным, внутренним водным пассажирским транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении, железнодорожным пассажирским транспортом в пригородном сообщении, воздушным транспортом в межмуниципальном сообщении, а также с обеспечением безопасности дорожного движения при организации

транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом на пригородных межмуниципальных и муниципальных маршрутах в Красноярском крае, является Закон Красноярского края от 09.12.2010 №11-5424 «О транспортном обслуживании населения в Красноярском крае» [7].

Основными принципами организации транспортного обслуживания, содержащимися в данном законе, являются:

- гарантированность предоставления услуг пассажирского транспорта;
- безопасность при выполнении пассажирских перевозок;
- доступность транспортных услуг для населения; качество транспортного обслуживания населения;
- сочетание государственного регулирования и рыночных отношений в области организации транспортного обслуживания;
- равенство условий доступа перевозчиков на рынок транспортных услуг населению.

Отраслевым документом стратегического планирования Российской Федерации в сфере транспорта является Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года №1734-р с изменениями, внесенными распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 года №1032-р.

Транспортная стратегия определяет направления развития всего транспортного комплекса страны, и ее реализация предусматривает достижение следующих основных целей:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры.
- обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны.

- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами.
- интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны.
- повышение уровня безопасности транспортной системы
- снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

Транспортная стратегия предусматривает базовый и инновационный сценарий развития транспортной системы. Для мониторинга достижения вышеуказанных целей предусмотрены количественные индикаторы, целевые значения которых рассчитаны по каждому из рассматриваемых сценариев.

Еще одной программой, тесно связанной с работой городского пассажирского транспорта является государственная программа Российской Федерации «Доступная Среда» на 2011-2020 годы, целью которой является создание правовых, экономических и институциональных условий, способствующих интеграции инвалидов в общество и повышению уровня их жизни.

В Российской Федерации в настоящее время насчитывается около 13 млн. инвалидов, что составляет около 8,8 процента населения страны, и более 40 млн. маломобильных граждан - 27,4 процента населения.

В 2008 году Российская Федерация подписала и в 2012 году ратифицировала Конвенцию о правах инвалидов от 13 декабря 2006 г. (далее - Конвенция), что является показателем готовности страны к формированию условий, направленных на соблюдение международных стандартов экономических, социальных, юридических и других прав инвалидов.

Подписание Конвенции фактически утвердило принципы, на которых должна строиться политика государства в отношении инвалидов.

Согласно Конвенции, государства-участники должны принимать надлежащие меры для обеспечения инвалидам наравне с другими гражданами доступа к физическому окружению, транспорту, информации и связи, а также

другим объектам и услугам, открытым или предоставляемым населению. Эти меры, которые включают выявление и устранение препятствий и барьеров, мешающих доступности, должны распространяться в частности на здания, дороги, транспорт и другие объекты, включая школы, жилые дома, медицинские учреждения и рабочие места;

Принятый 1 декабря 2014 года Федеральный Закон №419-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам социальной защиты инвалидов в связи с ратификацией Конвенции о правах инвалидов» предусматривает внесение изменений в 24 Федеральных Закона Российской Федерации, направленных на повышение требований и ответственности за формирование доступности во всех сферах жизнедеятельности населения. В частности, статья 19 предусматривает дополнить Устав автомобильного транспорта статьей 21.1 «Перевозка и особенности обслуживания пассажиров из числа инвалидов». Из нее следует что инвалидам и маломобильным группам населения должны обеспечиваться условия их перевозки и перевозки их багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Министерством транспорта Российской Федерации разработан реестр нормативных правовых актов, регулирующих вопросы обеспечения доступности для инвалидов объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств и оказываемых на них услуг, в том числе ГОСТы регламентирующие технические средства организации дорожного движения, так как дорожные знаки, дорожная разметка, оснащение остановочных пунктов, пешеходные переходы и светофоры, технические регламенты по оснащению общественного транспорта, предназначенного для перевозки инвалидов и маломобильных групп населения, изменения в Федеральных законах Российской Федерации, СНиПы и различные отраслевые документы.

### **1.3 Международный и региональный опыт совершенствования системы общественного транспорта**

В настоящее время мы находимся в стадии реформирования общественного транспорта в городах и важное значение имеет изучение зарубежного опыта в данной области. Наиболее полезным кажется опыт Финляндии, где достигнуты большие успехи в развитии и функционировании общественного транспорта. Особенно важно отметить отношение общества и властей к этой сфере экономики страны.

Хельсинки (около 500 тысяч жителей) представляет уникальный для страны город по системе функционирования городского пассажирского транспорта. Редкий город Европы или мира сможет похвастать и автобусом, и трамваем, и метро, и поездом, и паромом, и катерами. Хельсинки – крупный морской порт. И водные виды транспорта входят в единую систему городского пассажирского транспорта, с единым билетом и единой тарифной политикой.

Город имеет разветвленную маршрутную сеть: свыше 100 автобусных и 11 трамвайных маршрутов. Метро, общей протяженностью около 30 километров. Городская маршрутная сеть городского пассажирского транспорта, в соответствии с европейскими нормами, позволяют пешеходам доходить до остановки городского пассажирского транспорта за 5 минут.

На автобусных маршрутах работают автобусы «Вольво» и «Скания». В городе Хельсинки используются особо длинные автобусы (15-метровые, трехосные) для работы на пассажиронапряженных маршрутах.

На трамвайных маршрутах Хельсинки идет обновление подвижного состава, в частности, переход на низкопольные трамваи компании «Бомбардье», которые напоминают не трамвай, а скорее симбиоз космического корабля и болида «Формулы 1». Удобства для пассажиров максимальные.

Вагоны метро отечественного производства и современный дизайн, и яркие оранжевые цвета, превращают путешествие под землей в маленький праздник. Оплата проезда производится либо за счет долгосрочного проездного

билета, либо за наличные у водителя. Для туристов применяются Хельсинки-кард - соединение проездного билета на 1, 3 и 5 дней с бесплатным посещением музеев и выставок в этот же период.

Тщательное изучение опыта Финляндии по организации системы транспортного обслуживания населения позволяет выделить наиболее важные факторы:

- распределение маршрутов на конкурсной основе между транспортными организациями, имеющими сходную квалификацию и подвижной состав, оправдано. Это позволяет привлекать к работе крупные транснациональные компании, что существенно снижает нагрузку на городской бюджет, и перераспределяет средства для приобретения современного подвижного состава.

- использование маркетинговых методов и реклам дает оптимизировать реализацию проездных билетов и увеличить общий объем выручки: продвижение оплаты проезда на общественном транспорте осуществляется, как и продвижение любого товара.

Оплата проезда по системе СМАРТ-карт оптимизирует сбор выручки — позволяет аккумулировать проездную плату, для наиболее эффективного составления финансовых планов. Эта система облегчает сбор выручки и снижает объем ручного труда, не отвлекает водителя и не задерживает транспорт на остановках, что значительно экономит время и средства,

Администрация города Хельсинки считает городской пассажирский транспорт приоритетным и наиболее социально значимым. При составлении бюджета города транспорт имеет приоритетное значение. Для эффективного функционирования пассажирского транспорта самое главное – отсутствие разветвленной системы льгот проезда. в Финляндии проблемы городского пассажирского транспорта решаются с обязательным учетом экологических проблем.

Обострение проблем компенсации эксплуатационных и капитальных затрат на развитие городского транспорта в нашей стране требует глубокого

анализа и учета опыта работы развитых стран, где десятилетиями транспорт функционирует в условиях рынка. Необходимо разработать эффективную систему финансирования общественного транспорта, обеспечивающую надежную его работу с учетом специфики пассажирского транспорта и особенностей его воздействия на уровень жизни населения и социально-экономическое развитие города. При этом следует учитывать новые законы в области обслуживания льготников.

В Российской Федерации первым городом, разработавшим и внедрившим качественно новую модель взаимодействия города и перевозчиков, стала Москва. Разработанный департаментом транспорта и дорожного хозяйства Москвы документ стал основой для новых взаимоотношений города и частного сектора.

В настоящее время все перевозчики - и городской перевозчик ГУП «Мосгортранс», и коммерческие перевозчики, заключившие контракты, работают по единым стандартам обеспечения безопасности движения, тарифной политики, качества обслуживания, требований к подвижному составу и т.д.

Право обслуживать маршруты новой модели определяется на конкурсной основе в соответствии с №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". В настоящее время коммерческие перевозчики эксплуатируют 211 маршрутов. До конца 2018 года планируется выход коммерческих перевозчиков еще на 29 городских маршрутов. Согласно условиям Государственного контракта, перевозчики несут материальную ответственность за соблюдение его условий, в том числе: графика перевозок, ПДД, требований к подвижному составу, качества обслуживания пассажиров и т.д.

Необходимость перемен назревала давно, так как сфера частных перевозок работала не в интересах пассажиров – коммерческие перевозчики



были нацелены лишь на получение максимальной прибыли, при этом они не несли ответственности за качество обслуживания. В маршрутках не предусматривались льготы для студентов, школьников, пенсионеров и других социально-защищенных групп граждан.

Ежедневно на магистрали Москвы выезжали более 4,5 тысяч маршруток, что создавало значительную нагрузку на плотность движения на дорогах города. Маршрутки устраивали стихийные парковки возле остановок, мешали проезду другого общественного транспорта и личных автомобилей. Водители автобусов частных перевозчиков зачастую нарушали ПДД и подвергали опасности жизни пассажиров.

Большая часть подвижного состава коммерческих перевозчиков не соответствовала требованиям безопасности и экологическим нормам. Их морально устаревший, а часто и просто неисправный подвижной состав был неудобен для пассажиров. Почти половина (более 40%) автобусов не была оборудована кондиционером. Подавляющее большинство (более 99%) – не адаптировано для перевозки маломобильных граждан. Основными целями реформы являются:

- соблюдение интересов пассажиров;
- единые стандарты качества предоставляемых услуг;
- повышение безопасности движения;
- единое билетное меню;
- соблюдение норм социальной защиты для льготных категорий пассажиров (пенсионеры, инвалиды, учащиеся);
- соблюдение расписания движения, снижение загруженности транспортной сети столицы.

Изучив организационную структуру и исследовав нормативно-правовую базу функционирования пассажирского транспорта, а также проведя анализ зарубежного опыта и опыта других регионов по организации городского транспорта, необходимо проанализировать текущее состояние общественного городского транспорта в городе Красноярске.

Анализ позволит выявить основные проблемы в организации и управлении городским пассажирским транспортом в городе Красноярске.

## **2 Анализ текущего состояния общественного транспорта города Красноярска**

### **2.1 Анализ муниципальных программ развития городского пассажирского транспорта и социальной поддержки населения**

Городским пассажирским транспортом общего пользования города Красноярска перевозится в год около 210 млн. пассажиров. Однако в последнее время наблюдается снижение объема перевозок общественным транспортом (по данным муниципальных предприятий, в 2013 году было перевезено 223,2 млн. пассажиров, в 2014 году – 218,9 млн. пассажиров, в 2015 году – 210,1 млн. пассажиров, а в 2016 году – 205,8 млн. пассажиров; снижение за четыре года составило 8%). Основная причина данного явления - бурное развитие автомобилизации, что привело к резкому росту количества личного автотранспорта и, соответственно, к снижению объема перевозок общественным транспортом.

Большую долю рынка транспортных услуг города занимают частные предприятия и другие субъекты малого бизнеса, конкурирующие между собой, а также применяющие упрощенную систему налогообложения, учета и отчетности, отчего не имеют возможности предоставить данные для прогноза для дальнейшего улучшения транспортной системы города.

В городе Красноярске на данный момент исполняются несколько программ развития городского пассажирского транспорта, одна из которых является подпрограммой краевой отраслевой программы, остановимся подробнее на следующей муниципальной программе.

Муниципальная программа «Обеспечение пассажирских перевозок транспортом общего пользования в городе Красноярске» на 2018 год и плановый период 2019 - 2020 годов.

Целями муниципальной программы являются:

- организация устойчиво функционирующей и доступной для всех слоев населения системы городского пассажирского транспорта;
- повышение эффективности и результативности бюджетных расходов по отрасли «Транспорт».

Задачами муниципальной программы являются:

- реализация принципов доминирования общественного транспорта;
- обеспечение равной транспортной доступности для населения города Красноярска;
- обеспечение эффективного управления реализацией муниципальной программы.

Целевые индикаторы и показатели муниципальной программы:

- пассажирооборот на городском пассажирском транспорте по сравнению с 2015 годом увеличится на 2% и к 2020 году составит 1229,6 млн. пасс.-км;
- скорость сообщения городского транспорта общего пользования по сравнению с 2017 годом увеличится на 2% и к 2020 году составит 20,3 км/ч;
- объем бюджетных ассигнований на 1 пассажира в сопоставимых ценах 2013 года по сравнению с 2018 годом снизится на 7,3% и к 2020 году составит 2,05 рубля.

Общий объем финансирования за счет средств бюджета города - 2036533,88 тыс. руб., в том числе по годам реализации:

2018 год - 685 877,96 тыс. руб.;

2019 год - 675 327,96 тыс. руб.;

2020 год - 675 327,96 тыс. руб.

Так как программа находится в стадии реализации, можно оценить реализацию программы за 2016 и 2015 годы, в сравнении с 2014 по ряду

показателей, а также расчетные показатели 2017 и 2018 годов в сравнении с  
предыдущими годами (таблица 1)

Таблица 1 - Целевые показатели реализации программы развития общественного пассажирского транспорта города Красноярска

Показатель	2014	2015	Темп прироста, %	2016	Темп прироста, %	2017	Темп прироста, %	2018	Темп прироста, %
Пассажирооборот на городском пассажирском транспорте	1256,5	1205,9	-4	1181,3	-2	1204,8	2	1229,0	2
Скорость сообщения городского транспорта общего пользования, км/ч	20,4	20,6	1	20,4	-1	21,7	6	19,9	-8,3
Объем бюджетных ассигнований на одного пассажира в сопоставимых ценах 2013 года, руб.	2,62	2,42	-8	2,04	-16	1,92	-6	2,24	16,6
Количество перевезенных пассажиров, млн. чел.	218,9	210,1	-4	205,8	-2	209,9	2	214,1	2
Количество ПС, выходящего на линию, единиц	934	955	2	916	-4	862	-6	916	6,3

По данным таблицы 1 можно увидеть, что положительную динамику (положительная значение темпа роста) демонстрировали только показатели скорости (скорость сообщения городского транспорта общего пользования, км/ч) и количества ПС, выходящего на линию (только в 2018 году, связано с реорганизацией МП КПАТП №2 и передачей техники в другие муниципальные предприятия)

В соответствии с целями программ, отрицательная динамика должна наблюдаться только по показателям объема бюджетных ассигнований на одного пассажира (в сопоставимых ценах 2013 года), а также по количеству подвижного состава, выходящего на линию(единиц).

По сравнению с 2013 годом, в 2018 году объем бюджетных ассигнований на одного пассажира снизился на 15%, что показывает положительное влияние программы, с относительно высокими для такого короткого периода показателями.

По количеству подвижного состава, выходящего на линию можно заметить небольшое снижение (почти 2% за 5 лет), однако снижение этого показателя может сказываться на количестве перевезенных пассажиров или пассажирообороте на городском пассажирском транспорте. Также, на снижение этих показателей может оказывать влияние снижение популярности общественного транспорта в силу роста автомобилизации населения, а также снижения уровня комфортности городского пассажирского транспорта, устаревания подвижного состава и увеличения стоимости проезда.

Также в последнее время позитивную динамику роста сменил показатель средней скорости сообщения городского транспорта общего пользования (19,9 км/ч в 2018 году по сравнению с 21,7 км/ч в 2017 году, темп отрицательного прироста -8,3%).

Учитывая введение в городе Красноярске выделенных полос, отрицательная динамика этого показателя говорит о том, работа в отношении выделенных полос и организации движения городского пассажирского транспорта должна продолжаться.

Государственная программа Российской Федерации «Доступная среда» в городе Красноярске реализуется путем исполнения постановления правительства Красноярского края от 30 сентября 2013 года № 507-п «Об утверждении государственной программы Красноярского края «Развитие системы социальной поддержки граждан»».

Выполнение обязательств Российской Федерации и края обуславливает необходимость реализации подпрограммных мероприятий.

Целью Подпрограммы №3 «Доступная среда» является повышение уровня доступности приоритетных объектов и услуг в приоритетных сферах жизнедеятельности инвалидов и других маломобильных групп населения (людей, испытывающих затруднения при самостоятельном передвижении, получении услуг, необходимой информации) в крае.

Достижение указанной цели возможно путем решения следующих задач:

1) оценка состояния доступности приоритетных объектов и услуг и формирование нормативной правовой и методической базы по обеспечению доступности приоритетных объектов и услуг в приоритетных сферах жизнедеятельности инвалидов и других МГН в крае;

2) формирование условий для беспрепятственного доступа инвалидов и других МГН к приоритетным объектам и услугам в сферах социальной защиты, занятости населения, здравоохранения, культуры, образования, транспорта, информации и связи, физической культуры и спорта в крае;

Целевые индикаторы подпрограммы:

1) увеличение доли доступных для инвалидов и других МГН приоритетных объектов социальной, транспортной, инженерной инфраструктуры в общем количестве приоритетных объектов в крае до 74,8%;

2) увеличение доли парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки МГН, в парке этого подвижного состава (автобусного, трамвайного, троллейбусного) в крае до 21,2%, 1,8%, 2,0% соответственно;

3) увеличение доли приоритетных объектов транспортной инфраструктуры, доступных для инвалидов и других МГН, в общем количестве приоритетных объектов транспортной инфраструктуры в крае до 100%.

Общий объем финансирования на реализацию государственной программы из средств федерального и краевого бюджетов, средств Пенсионного фонда Российской Федерации и внебюджетных источников за период с 2014 по 2021 г. - 201547127,2 тыс. руб., в том числе:

в 2014 году - 21613390,6 тыс. руб.;

в 2015 году - 24200442,3 тыс. руб.;

в 2016 году - 23724995,7 тыс. руб.;

в 2017 году - 24585516,8 тыс. руб.;

в 2018 году - 25250724,8 тыс. руб.;

в 2019 году - 27393327,2 тыс. руб.;

в 2020 году - 27338736,2 тыс. руб.;

в 2021 году - 27439993,6 тыс. руб.

Основной проблемой, с которой сталкиваются инвалиды и маломобильные группы населения в городе Красноярске, является отсутствие доступа к транспорту. Количество низкопольного транспорта в городе незначительно и в настоящее время имеет тенденцию к снижению.

В период с апреля 2016 года по настоящее время было прекращено обслуживание следующих городских автобусных пассажирских маршрутов: №1, №13, №34, №35, №59, №68, №69, №79 и №89 и трамвайного маршрута №8. Все маршруты, кроме №34, обслуживались автобусами большого класса, а маршруты №13, №35 и №59 обслуживались низкопольными машинами.

В этот же период произошла смена минимального класса вместимости с большого на средний на следующих маршрутах: №3, №10, №11, №18, №26, №31, №32, №37, №40, №56, №61, №64, №74, в результате чего возникла ситуация, что во многих частях города городской транспорт представлен только машинами малого и среднего класса [Приложение А]:



- ул. 2-я Брянская – только средний класс
- ул. 26 Бакинских комиссаров и ул. Рейдовая в сторону левого берега – малый и средний класс
- ул. Вавилова – только средний класс
- ул. Гайдашовка – малый и средний класс
- ул. Глинки – только средний класс
- ул. Кутузова – регулярные маршруты – средний класс, сезонные дачные маршруты – средний и большой класс
- ул. Лесопарковая – средний класс и 2 машины большого класса с низким полом
- ул. Новосибирская – только средний класс
- ул. Семафорная (от ул. Затонской до ул. Матросова) – только средний класс
- пер. Светлогорский – только средний класс
- мкрн. Преображенский – только средний класс
- мкрн. Покровский (ул. 3-я Дальневосточная, ул. Линейная, ул. Юрия Гагарина) – малый и средний класс
- пос. Базаиха – средний класс и 1 машина большого класса с низким полом
- 4-й мост – средний класс и 1 машина большого класса с низким полом

В настоящее время в городе Красноярске имеется тенденция роста доли автобусов среднего класса на маршрутах и замены ими низкопольных и полунизкопольных машин большого класса, что отрицательно сказывается на доступности общественного транспорта для инвалидов и маломобильных групп населения, а также его привлекательности для населения, вследствие снижения комфорта при посадке и высадке, и во время самой поездки (таблица 2).

Таблица 2 – Количество маршрутов городского транспорта, обслуживаемых подвижным составом большого класса и их доля в системе

Год	Количество регулярных маршрутов	Количество подвижного состава на линии	Количество маршрутов, обслуживаемых ПС большого класса	Доля маршрутов с ПС большого класса, %
2014	79	934	37	46,83
2015	78	955	36	46,15
2016	78	916	36	46,15
2017	72	862	28	38,88
2018	68	882	25	36,74

Таким образом, анализ программы развития общественного пассажирского транспорта города Красноярск и подпрограммы №3 «Доступная среда» краевой федеральной программы «Развитие системы социальной поддержки граждан», можно сделать вывод о недостаточной степени их реализации и проработанности. Почти по всем показателям программ в текущем периоде наблюдается либо стагнация, либо незначительный рост в пределах статистической погрешности. Стоит отметить, что муниципальные программы еще находятся в действии, но их текущие результаты не позволяют сделать вывод, что в средне- и краткосрочной перспективе они смогут повлиять на улучшение системы общественного пассажирского транспорта.

## **2.2 Анализ состояния безналичных систем оплаты проезда в городе Красноярске**

Для удобства и комфорта передвижения пассажиров департаментом транспорта совместно с ГПКК «Красноярскавтотранс» ведется работа по развитию безналичной системы проезда.

На всем городском пассажирском транспорте наряду с оплатой проезда за наличный расчет действует Транспортная карта (с 2010 года) и Социальная карта (с 2008 года). На протяжении 2013-2018 годов доля пассажиров использующих транспортную карту (электронный кошелек), осталась на уровне 15-18 % от общего числа пассажиров. При оплате поездки по Транспортной карте, разница в тарифе составляет 1 руб. (таблица 3). Внедрена система скидок при пересадке в другое транспортное средство, в течение 90 минут.

Таблица 3 – Сравнение стоимости проезда при оплате наличным и безналичным способом в городе Красноярск

Способ оплаты	Стоимость одной поездки, руб.	Экономия, руб.
Наличный расчет	26	-
Транспортная карта (без тарифного плана)	25	1

Кроме этого, на пассажирском транспорте города впервые в России внедрена услуга «возврат поездок», которая позволяет кондуктору вернуть «неиспользованную» поездку на электронную карту (Социальную или Транспортную) при сходе транспортного средства с маршрута (в случае ДТП, технической неисправности или иных причин).

С 26.10.2015 внедрена новая система дифференцированного проезда на базе существующей транспортной карты, где при разовом приобретении 40 поездок скидка на проезд для пассажиров составляет 1,5 рубля, а при 70 поездках 2 рубля, с каждой поездки.

В связи с неразрешенным конфликтом между перевозчиками и министерством транспорта Красноярского края о повышении тарифов за перевозку пассажиров, с 01.02.2019 часть перевозчиков отказываются от перевозки пассажиров по транспортной карте. Данная ситуация не коснулась муниципальных транспортных предприятий.

Решением конфликта между министерством транспорта и перевозчиками стало повышение стоимости проезда в городском наземном транспорте до 26 рублей и продолжение обслуживания частными перевозчиками транспортных

карт, однако, система дифференцированного проезда перестала действовать с 01.02.2019. Теперь единственными бонусами транспортной карты в городе Красноярске являются скорость и удобство оплаты и скидка в 1 рубль.

При внедрении гибких безналичных систем оплаты проезда улучшается культура обслуживания, скорость расчета пассажиров, увеличивается «прозрачность» пассажиропотока, что позволяет проводить более точную оценку показателей рынка услуг, проводить мониторинг корреспонденций этой категории пассажиров, а также использовать определенную статистику при перспективном планировании перевозок.

Получение Единой Социальной Карты Красноярского Края (ЕСККК) стало возможно в связи с принятием постановления Правительства Красноярского края 223-п от 27 апреля 2010 года «О льготном проезде отдельных категорий граждан в общественном транспорте» (таблица 4). ЕСККК содержит банковское и транспортное приложения.

Транспортным приложением ЕСККК можно пользоваться при проезде на всех видах городского пассажирского и автомобильном транспорте общего пользования (кроме такси) пригородных маршрутов, а при их отсутствии — междугородных (внутрирайонных) маршрутов, водном транспорте пригородного сообщения при обязательном условии пополнения ЕСККК. Для проезда по ЕСККК необходимо осуществлять её пополнение (активировать транспортное приложение ЕСККК).

Общее количество приобретаемых поездок в месяц не может превышать 60 поездок. Карту можно пополнить сроком до 3 месяцев. В первом месяце пополнение может быть в любом варианте от 36 до 60 поездок, а в последующие два месяца только по 36 базовых поездок. Пополнение карты при законченном текущем периоде возможно с любой будущей даты, не превышающей 10 дней с момента обращения. Неиспользованные базовые и дополнительные поездки переносятся на следующий месяц и действуют до полного их использования. Максимальное количество накопленных базовых и дополнительных поездок не может превышать по 120 поездок.

Таблица 4 – Тип и тарифные планы ЕСККК

Тип ЕСККК	Количество поездок			
	Базовые	Дополнительные		
Для льготных категорий, кроме детей-инвалидов	36	10	14	24
Для детей-инвалидов и лиц их сопровождающих, детей из семей, в которых оба родителя - инвалиды	40	10	14	24
Размер оплаты, руб.	167,00	130,00	182,00	312,00

При использовании транспортной карты, срок действия любого тарифного плана – 30 дней с момента его приобретения. Если по истечении 30 дней пассажир не использовал поездки тарифного плана, то они сгорают. Для сохранения оставшихся поездок необходимо пополнить баланс карты таким же тарифным планом до момента окончания срока действия действующего тарифного плана, при этом срок действия второго тарифного плана начнет исчисляться с даты, следующей за датой окончания первого тарифного плана.

Смена тарифного плана возможна только после окончания срока его действия или после окончания всех поездок, приобретенных в рамках тарифного плана.

После окончания тарифного плана можно расходовать денежные средства, находящиеся на транспортной карте (без тарифного плана). В первую очередь расходуются поездки, приобретенные в рамках тарифного плана, а затем – денежные средства (без тарифного плана).

До отмены, даже при покупке тарифного плана «70 поездок», максимальная выгода, которую мог получить владелец карты, составляла всего 2 рубля от предельного тарифа. Единственный ощутимый плюс транспортной карты Красноярска – возможность безналичной оплаты. На основании этого можно сделать вывод о необходимости расширения меню тарифных планов.

Проект «Транспортная карта» действует и в других крупных городах Российской Федерации, например, в Новосибирске, Кемерове, Брянске, а также

в столице республики Татарстан – Казани, где она получила наиболее полное развитие среди всех городов функционирования.

Электронная транспортная карта была введена в обращение 1 апреля 2009 года. В настоящее время действуют 19 тарифных планов для физических лиц, а также тарифы для организаций, приобретающих проездные билеты для своих сотрудников.

В зависимости от тарифного плана, транспортная карта может применяться при оплате проезда на любом виде городского общественного транспорта – автобусе, троллейбусе, трамвае и метро.

Транспортная карта Казани в сравнении с Красноярским аналогом предлагает более существенные скидки при покупке дорогих тарифных планов (таблица 5), а также безлимитные тарифные планы, что способствует росту пассажиропотока общественного транспорта.

Таблица 5 – Сравнение стоимости поездки при оплате наличным и безналичным способом в городе Казань

Способ оплаты	Стоимость одной поездки, руб.	Экономия, руб.
Наличный расчет	27	-
Транспортная карта (без тарифного плана)	25	2
Транспортная карта (100 поездок)	18	9
Транспортная карта (без лимита поездок)	2500 в месяц	-

В Москве основным проездным билетом является карта «Тройка» (таблица 6), которая может быть использована как носитель разовых билетов, так и тарифных планов. Залоговая стоимость карты – 50 рублей, которые могут быть получены обратно при возврате карты в кассу. Основные преимущества использования карты, помимо выгоды при оплате проезда – различные варианты пополнения карты, включая самые современные методы, такие как NFC, Android Pay и Apple Pay, автоматически подключенная услуга «90 минут», позволяющая совершить одну поездку на метро и монорельсе, а также неограниченное количество пересадок на наземном транспорте, система Интеллект-Тройка, использующая наиболее выгодные билеты, записанные на

карту, а также бессрочность карты – баланс на карте сохраняется в течение 5 лет с момента последнего пополнения.

Таблица 6 – Сравнение стоимости поездки при оплате наличным и безналичным способом в городе Москва

Способ оплаты	Стоимость тарифного плана, руб.	Стоимость одной поездки, руб.	Экономия, руб.
Наличный расчет	-	59	-
«Тройка» 1 поездка	59	59	Услуга «90 минут»
«Тройка» 2 поездки	110	55	Услуга «90 минут»
«Тройка» 60 поездок	1900	31,67	27,33

Использование «Тройки» выгодно даже тем владельцам карты, которые не так часто пользуются общественным транспортом, но наибольшая выгода достигается при покупке дорогих тарифных планов (таблица 7). Возможность использования различных видов городского общественного транспорта во время одной поездки позволяет лучше планировать свой маршрут и сокращает время в пути, а также повышает пересадочность и наполняемость общественного транспорта.

Таблица 7 – Безлимитные тарифные планы карты «Тройка»

Тарифный план	Стоимость тарифного плана, руб.	Срок действия тарифного плана
1 сутки	230	1 сутки с момента первого прохода, не позднее 10 суток с момента продажи
3 суток	438	3 суток с момента первого прохода, не позднее 10 суток с момента продажи
30 дней	2170	30 суток с момента первого прохода, не позднее 10 суток с момента продажи
90 дней	5430	90 суток с момента первого прохода, не позднее 10 суток с момента продажи
365 дней	19500	1 год с момента первого прохода, не позднее 10 суток с момента продажи

Таким образом, проанализировав развитие систем безналичных систем оплаты в Красноярске и других городах Российской Федерации, можно сделать вывод о недостаточном развитии проекта «Транспортная карта» в городе Красноярске. В отличие от проанализированных городов, «Транспортная

карта» Красноярска не дает значимой выгоды своим владельцам, предлагая максимальную скидку в 1 рубль при использовании тарифного плана на 70 поездок, в то время как в Казани при использовании тарифного плана на 100 поездок, владелец проездного билета экономит до 9 рублей от предельного тарифа с каждой поездки, либо может воспользоваться безлимитным тарифным планом. Московская «Тройка» помимо системы бесплатных пересадок, предлагает своим пользователям скидку почти в 50% при использовании тарифного плана на 60 поездок и широкий спектр безлимитных планов.

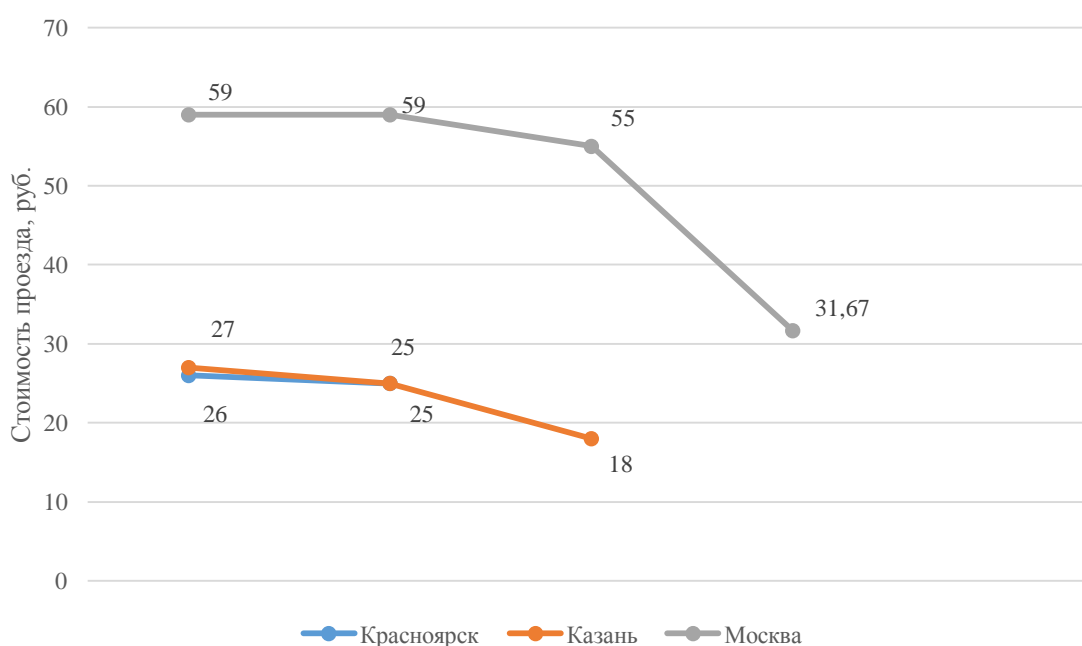


Рисунок 1 – Динамика снижения стоимости проезда при использовании различных тарифных планов

### 2.3 Анализ конкурсной системы на право осуществления перевозки пассажиров по муниципальным маршрутам города Красноярска

В апреле 2016 г., в соответствии с 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» по 40 автобусным маршрутам



проведен открытый конкурс на право осуществлять перевозку по регулируемому тарифу, без привлечения бюджетных средств по муниципальным маршрутам города Красноярска.

На обслуживание автобусных маршрутов краевого центра претендовали 46 компаний, среди них как муниципальные, так и частные. При этом заявок на участие в торгах в мэрию поступило значительно больше — 75. По факту на каких-то направлениях конкурса, по сути, нет, так как заявилось всего по одному участнику, а на каких-то, наоборот, обозначилась ожесточённая борьба: на маршрут претендуют пять предпринимателей. Среди участников конкурса только одно новое имя. Таким образом, обслуживать городские маршруты готовы те же компании, что занимаются этим и сейчас. Таковы итоги приёма заявок на открытый конкурс по пассажирским перевозкам.

На конкурс 2016 года было выставлено 40 городских маршрутов из 80. Тому, что торговались не все существующие направления, были объективные причины. Часть из них являются трамвайными и троллейбусными, а также сезонными, так называемыми дачными. Кроме того, на конкурс не выставлялись автобусные маршруты, по которым не истекли сроки заключённых ранее договоров.

Официальные итоги были подведены департаментом транспорта города Красноярска 28 марта, а 29-го числа официально объявлены и опубликованы в Единой информационной системе в сфере закупок на сайте [zakupki.gov](http://zakupki.gov).

Ко всем заявившимся предъявляются жёсткие критерии. Члены конкурсной комиссии проверят квалификационный уровень участников: имеется ли опыт работы на маршрутах общественного транспорта, не было ли ДТП, повлёкших за собой человеческие жертвы или причинение вреда здоровью и произошедшие по вине водителей перевозчиков. Кроме того, в конкурсе будет учитываться и качество подвижного состава компаний-перевозчиков (приспособленность к перевозке пассажиров с ограниченными физическими возможностями, оборудование автоматического звукового

информирования, видео-фиксации происходящего в салоне, экологический класс, а также максимальный срок эксплуатации транспортных средств).

Кроме того, согласно заявленным в конкурсной документации требованиям, перевозчики обязаны планомерно заменять подвижной состав: заменять устаревшие автобусы, один из недостатков которых — низкий экологический класс. Благодаря конкурсу предприниматели, работающие в сфере пассажирских перевозок, вывели из эксплуатации 150 старых автобусов. А это означает не только повышение комфорта и безопасности для пассажиров, но и снижение нагрузки на экологию города. Также условием контракта является необходимость менять внутреннюю и внешнюю экипировку: маршрутоуказатели, таблички с перечнем остановок, избавляться от устаревшей или не относящейся к перевозкам информации.

Так, по результатам конкурса с маршрутов города сняты с эксплуатации порядка 150 автобусов, из них 112 — марки «МАН» и «Мерседес» со сроком эксплуатации от 20 до 35 лет и 38 автобусов несоответствующего класса, максимального года эксплуатации и экологического класса, установленных в муниципальных контрактах. После 15 апреля перевозчики в рамках исполнения муниципальных контрактов приобрели 12 автобусов 2016 года выпуска и 17 автобусов — не старше 10 лет. Таким образом, на маршрутах города обновилось 179 автобусов.

Специалисты отмечают, что после проведения и подписания муниципальных контрактов снизилось общее количество жалоб на работу пассажирского транспорта на 8%, из них наибольшее снижение по следующим позициям: на 40% — на нарушение водителями правил дорожного движения, на 48% — на нарушение схемы движения, на 17% — на нарушение графиков движения, на 38% — на санитарное состояние.

Таким образом, несмотря на снижение количества жалоб на работу городского пассажирского транспорта и предъявление критериев оценки конкурсантов, новая конкурсная система не содержит в себе принципиальных изменений работы предпринимателей на городских муниципальных маршрутах

в плане повышения качества обслуживания, а носит скорее рекомендательный характер.

Подводя итоги анализа текущего состояния общественного пассажирского транспорта в городе Красноярске, необходимо отметить основные проблемы:

- стагнация системы общественного пассажирского транспорта города Красноярска;
- неудовлетворительные результаты муниципальной программы «Обеспечение пассажирских перевозок транспортом общего пользования в городе Красноярске» на 2018 год и плановый период 2019 - 2020 годов;
- снижение доли доступного для инвалидов и маломобильных групп населения городского транспорта;
- недостаточное развитие проекта «Транспортная карта» и скудность билетного меню в городе Красноярске;
- формальность текущей конкурсной системы на право осуществления перевозки пассажиров по муниципальным маршрутам города Красноярска.

### **3 Совершенствование организации городского пассажирского транспорта города Красноярска**

#### **3.1 Внедрение методики начальной максимальной цены контракта(НМЦК)**

Оценивая промежуточные результаты муниципальной программы «Обеспечение пассажирских перевозок транспортом общего пользования в городе Красноярске» на 2018 год и плановый период 2019 - 2020 годов, а также необходимость изменения модели взаимодействия с частными перевозчиками, мною предлагается использование методики НМЦК при проведении конкурсов на обслуживание городских пассажирских маршрутов.

Методика определения начальной (максимальной) цены контракта, заключаемого с поставщиком (в том числе с единственным), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом разработана в целях оказания помощи органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления при определении начальной (максимальной) цены контракта, заключаемого с поставщиком (в том числе с единственным), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом для обеспечения государственных или муниципальных нужд в соответствии с положениями Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (далее соответственно - закупка, Федеральный закон № 44-ФЗ).

Методика разъясняет Порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом

и городским наземным электрическим транспортом, утвержденный приказом Минтранса России от 8 декабря 2017г. № 513.

НМЦК и цена контракта, заключаемого с единственным поставщиком, подрядчиком или исполнителем, определяется и обосновывается заказчиком посредством применения одного или нескольких методов:

- 1) метод сопоставимых рыночных цен (анализа рынка);
- 2) нормативный метод;
- 3) тарифный метод;
- 4) проектно-сметный метод;
- 5) затратный метод.

Метод сопоставимых рыночных цен (анализа рынка).

Основной задачей при использовании метода сопоставимых рыночных цен для заказчика становится исследование рынка. Ответственный специалист со стороны заказчика должен составить характеристики закупаемого товара или услуги, определить продукты или услуги, соответствующие запросу, направить письма пяти и более потенциальным поставщикам, прайс-листы которых опубликованы на официальных сайтах в сети «Интернет», проанализировать стоимостные показатели по реестру контрактов, изучить коммерческие объявления и разместить запрос о ценовых предложениях в Единой Информационной Системе.

Законодатель в лице Министерства Финансов признает этот метод приоритетным и не устанавливает никаких ограничений на его использование.

Нормативный метод.

Нормативный метод определения НМЦК был введен в использование после вступления в силу статьи 19 Федерального закона №44-ФЗ «Нормирование в сфере закупок» и используется для обеспечения государственных и муниципальных нужд, при этом лишая заказчика возможности приобретать товары, работы и услуги, имеющие избыточные потребительские свойства или относящиеся к предметам роскоши.

Должностное лицо заказчика проводит расчет по утвержденной формуле. Начальная цена контракта будет равна произведению приобретаемого блага и предельной стоимости одной единицы блага. Основой для расчетов служит специальная таблица, опубликованная в ЕИС.

Нормативными актами допускается одновременное проведение анализа рынка, но при этом конечные показатели не должны превышать показатели расчета по нормативу.

Тарифный метод.

Алгоритм тарифного метода идентичен алгоритму нормативного метода, но при вычислении используется не нормативная стоимость, а тариф. Необходимый объем закупки умножается на стоимость, подлежащую государственному регулированию. Прежде всего, при определении НМЦК тарифным методом в документации необходимо предоставить ссылку на нормативный акт, который был использован при расчетах. У данного способа существуют устоявшиеся способы применения, в большинстве случаев он используется при закупке у единственного поставщика, чаще всего естественной монополии (водоснабжение, электроэнергия).

Проектно-сметный метод.

Проектно-сметный метод в настоящее время используется в каждой закупке, так или иначе связанной со строительством, законом его применение предписано в следующих случаях:

- строительство, реконструкция, капитальный ремонт объекта капитального строительства
- проведение строительно-технических работ по сохранению объектов культурного наследия
- текущий ремонт зданий, строений, сооружений и помещений

В общем плане, проектно-сметный метод сводится к разработке ряда документов, которые будут содержать расчет цены проекта и сметы – главные элементы, влияющие на правильное определение стоимости контракта.

Затратный метод.

Метод калькуляции затрат представляет из себя расчет размера вознаграждения по контракту как сумму прямых и косвенных затрат, а также стандартной для отрасли прибыли. Затратный метод применяется в случае если отсутствуют коммерческие предложения участников рынка, а общедоступные источники не содержат информации с идентичными потребностями. При применении этого метода важно понимать, что заказчику необходимо провести исследование рынка и только потом, при невозможности применить другие методы, воспользоваться алгоритмом затратного метода.

#### Обоснование использования затратного метода методики НМЦК

В настоящее время в городе Красноярске использовать метод анализа рынка для расчета стоимости работы на городских муниципальных маршрутах невозможно из-за доминирующей роли частных предприятий, их формы собственности и отсутствия регулярной отчетности о количестве перевезенных пассажиров, а также по той причине, что каждый городской маршрут обслуживается максимум двумя предприятиями, следовательно, заказчик не сможет получить правдивую картину о стоимости работ по обслуживанию всех маршрутов.

Применение нормативного метода так же исключается, по причине длительности контрактов по работе на регулярных городских маршрутах, а также большого количества статей затрат, которые имеют тенденцию к постоянному изменению (стоимость ГСМ, запасных частей, стоимость проезда).

Тарифный метод в свою очередь тесно связан с работой пассажирского транспорта, но в нашем случае, заказчика интересует не предельная стоимость проезда, а стоимость регулярной работы на маршрутах, которую невозможно тарифицировать из-за наличия большого количества переменных.

Проектно-сметный метод невозможен, так как отсутствует проектная документация и нормативные акты не предполагают его использование в сфере транспорта.

В соответствии с рекомендациями Минэкономразвития, затратный метод определения начальной максимальной цены контракта следует рассматривать как наименее приоритетный в списке всех методов расчета начальных цен контрактов и использовать его только в случае, если остальные методы невозможны для применения, что и было подтверждено.

Определение НМЦК производится при формировании плана-графика закупки, подготовке извещения об осуществлении закупки, документации о закупке. Результат определения НМЦК отражается в указанных документах.

При определении НМЦК основными составляющими являются:

- максимальная стоимость работы по классам транспортных средств, связанных с осуществлением регулярных перевозок;

- планируемая сумма сбора платы за проезд пассажиров и провоз багажа;

- планируемые субсидии подрядчику в целях компенсации недополученных доходов от предоставления льгот на проезд пассажиров или части затрат на выполнение предусмотренных контрактом работ.

- максимальная стоимость работы по классам транспортных средств определяется в соответствии с пунктом 7 Порядка с учетом следующих основных статей расходов:

- на оплату труда водителей и кондукторов транспортных средств;

- отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов;

- на топливо для автобусов;

- на электроэнергию на движение троллейбусов и трамваев;

- на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для автобусов;

- на износ и ремонт шин автобусов и троллейбусов;

- на техническое обслуживание и ремонт автобусов, троллейбусов и трамваев;

- на содержание контактно-кабельной сети троллейбуса и трамвая;

- на содержание тяговых подстанций троллейбуса и трамвая;

- на содержание и ремонт трамвайного пути;



- на содержание службы движения троллейбусного и трамвайного транспорта;

- прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами.

В целях получения данных для определения НМЦК рекомендуется осуществить сбор и анализ информации, в том числе содержащейся в официальных источниках информации уполномоченных государственных органов и муниципальных органов в соответствии с законодательством Российской Федерации, законодательством субъектов Российской Федерации, муниципальными нормативными правовыми актами. Сбор исходных данных авторы методики рекомендуют осуществлять на основе запросов.

Исходные данные могут быть получены от:

- организации, уполномоченной органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации или органом местного самоуправления на выполнение функции сбора платы за проезд пассажиров и провоз багажа (далее - служба по сбору платы за проезд);

- организации, осуществляющей на основании государственного или муниципального контракта функции по эксплуатации безналичной системы оплаты проезда (далее - оператор безналичной системы оплаты проезда);

- территориальных органов Федеральной службы государственной статистики;

- юридических лиц, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров и багажа на маршрутах автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории данного муниципального образования, в случае если конкурс проводится для обеспечения муниципальных нужд либо субъекта Российской Федерации, в случае если конкурс проводится для обеспечения соответственно государственных нужд субъекта Российской Федерации (далее – перевозчики).

Разработка методики определения цены контракта именно для транспорта дает возможность заказчику услуги рассчитывать стоимость методом

сопоставимых цен, то есть анализируя коммерческие предложения на рынке, чего ранее федеральный закон №44-ФЗ не предусматривал.

Методика устанавливает две формулы по которым будут рассчитываться НМЦК и цену контракта с поставщиком. Первая – доходы подлежат перечислению государственному или муниципальному заказчику, вторая – доходы остаются в распоряжении перевозчика.

В случае если в соответствии с документацией о закупках работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок, плата за проезд и провоз багажа подлежит перечислению государственному или муниципальному заказчику, используется первая формула, а если плата перечисляется подрядчику – вторая.

$$НМЦК = \sum_{i=1}^k (C_i + C_{oi}), \text{ руб.} \quad (1)$$

$$НМЦК = \sum_{i=1}^k (C_i + C_{oi}) - C_{суб} - П, \text{ руб.} \quad (2)$$

где:

$C_i$  - определенная в соответствии с пунктом 5 настоящего Порядка максимальная стоимость работы транспортных средств  $i$ -го класса, руб.;

$C_{oi}$  — стоимость приобретения и установки в транспортных средствах  $i$ -го класса оборудования для организации безналичной оплаты проезда, а также плановые расходы на его эксплуатацию и (или) на оплату услуг оператора системы безналичной оплаты проезда в случае, если контрактом предусмотрено, что приобретение, установка и эксплуатация и (или) на оплату услуг оператора системы безналичной оплаты проезда такого оборудования осуществляется за счет подрядчика, руб.;

$C_{суб}$  - размер субсидий, которые будут предоставлены подрядчику в соответствии с нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации, муниципальным нормативным правовым актом, принятыми в соответствии с

Бюджетным кодексом Российской Федерации, в целях компенсации недополученных доходов от предоставления льгот на проезд пассажиров или части затрат на выполнение предусмотренных контрактом работ, руб. (в отсутствие соответствующих нормативных правовых актов  $C_{\text{суб}}$  принимается равным нулю);

П - определенная в соответствии с пунктом 4 настоящего Порядка планируемая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, оставляемая в распоряжении подрядчика, руб.;

к – количество предусмотренных контрактом классов транспортных средств.

Переход на методику НМЦК при проведении конкурсов и аукционов перспективен, так как позволяет добиться большей прозрачности при формировании государственного заказа, позволит городу оперативнее реагировать на изменения и нужды системы городского пассажирского транспорта, а самое главное, он позволит подрядчикам сосредоточиться не на заработке, а именно на работе по перевозке пассажиров и повышению качества своих услуг. Так же методика позволит вести более полную и открытую статистику о количестве перевезенных пассажиров предприятиями всех форм собственности.

Начальная максимальная цена контракта, рассчитанная затратным методом, складывается из двух основных составляющих: из произведенных расходов, таких как амортизация транспортного средства и затраты на его обслуживание и работу на маршруте, и накладных, в которые входит арендная плата, коммунальные платежи, обучение и заработная плата управляющего персонала, а также средняя прибыль для этой отрасли.

Для оценки бюджетной эффективности предлагаемой методики определения стоимости исполнения муниципального контракта предлагается рассмотреть текущую модель оплаты работы перевозчика, состоящую из собранной при работе на линии выручки и компенсации недополученной прибыли за счет городского бюджета, и стоимость одного машино-часа работы

автобуса и сравнить их с данными, полученными при использовании затратного метода методики НМЦК.

Объектом исследования выступит работа муниципального предприятия города Красноярск «КПАТП №7» по обслуживанию регулярного муниципального маршрута №37 «пос. Базаиха – Фан-парк «Бобровый лог» – Железнодорожный вокзал».

Для ежедневного автоматического мониторинга пассажиропотока Департамент Транспорта города Красноярск использует так называемые автобусы-«счётчики», машины, оборудованные датчиками входа и выхода, расположенными в дверных проемах и передающими информацию о количестве пассажиров в систему «АСМПП» (Автоматическая Система Мониторинга Пассажиропотока), в которой по итогам периода. Последнее обследование маршрута №37 проводилось в период с 01.04.2019г. по 30.04.2019г. в ходе которого были получены следующие данные (таблица 7)

Таблица 7 – Результаты обследования пассажиропотока регулярного городского маршрута №37 в период с 01.04.2019г. по 30.04.2019г.

Кол-во рейсов		Пробег		Количество					Средняя длина поездки на маршруте
по плану	факт	по плану	факт	пассажиров по данным обл.пассажиропотока	пассажиров в расчете на 1 км пробега	поездок по соц. картам	поездок по транспортным картам	транзакций	
Рабочие дни (22 дня)									
1227,25	1208,05	22826,85	22469,73	47801	2,13	13216	6201	19417	5,91
Субботние дни (4 дня)									
152,00	152,00	2827,20	2827,20	4801	1,70	1257	533	1790	6,18
Воскресные дни (4 дня)									
152,00	152,00	2827,20	2827,20	4456	1,58	1181	453	1634	6,60
Итого по маршруту (30 дней)									
1531,25	1512,05	28481,25	28124,13	57058	2,00	15654	7187	22841	6,04

Используя данные акта об обследовании пассажиропотока на регулярном муниципальном городском маршруте, можно посчитать примерную месячную выручку предприятия, осуществляющего работу на данном маршруте.

Выручка = Сбор доходов от работы на маршруте + Возмещение недополученных доходов = (Фактический пробег \* Количество пассажиров в расчете на 1 км пробега \* Средняя стоимость проезда) + (Фактический пробег \* Норматив возмещения недополученных доходов)

% выполнения рейсов = Фактическое количество рейсов / Плановое количество рейсов = 98,74%

Фактический пробег = Плановое количество рейсов \* Протяженность маршрута \* % выполнения рейсов = 3461\*18,6\*0,9874 = 63563,48 километров

Среднюю стоимость проезда возьмём равной 25 рублям, так как тариф при безналичной оплате составляет 25 рублей, плюс расходы на обслуживание системы безналичного проезда (оплата труда специалистов МКУ «Красноярскгортранс», аренда терминалов, их техническое обслуживание)

Норматив возмещения недополученных доходов перевозчиками утвержден распоряжением Администрации города Красноярска №19-р от 19.01.2018 «Об утверждении нормативов субсидирования при осуществлении перевозок пассажиров по городским маршрутам регулярных перевозок с небольшой интенсивностью пассажиропотоков в городе Красноярске на 2018 год» и на сегодняшний день составляет для маршрута №37 – 35,64 рублей за 1 километр пробега.

Сбор доходов от работы на маршруте = 63563,48 \* 2,00 \* 25 = 3 178 174 рубля

Возмещение недополученных доходов = 63563,48 \* 35,64 = 2 265 402,42 рублей

Выручка = 3 178 174 + 2 265 402,42 = 5 443 576,42 рублей

Себестоимость 1 машино-часа = Общая выручка / Фактическое количество часов работы на маршруте = 5 443 576,42 / (2508+403,2+348,13) \* 0,9874 = 1 691,46 рублей

Для определения себестоимости 1 машино-часа с помощью затратного метода методики НМЦК, заказчику нужно наиболее полно посчитать затраты, связанные с работой транспортного средства на маршруте.

Расчет будет производиться на примере автобуса большого класса МАЗ 103.476, работающего на маршруте №37 в МП г. Красноярска «КПАТП №7» (таблица 8).

Таблица 8 - Расчет себестоимости 1 машино-часа работы автобуса МАЗ 103.476 на регулярном пассажирском маршруте №37

№ п/п	Наименование затрат	Единица измерения	Расчет	Итого
<b>1</b>	Балансовая стоимость	руб.		<b>7360000</b>
<b>2</b>	Амортизация (IV класс, 84 месяца)			
	Норма месячной амортизации	%	1 / 84 мес. * 100 %	1,19%
	Месячная амортизация	руб.	7360000 / 1,19%	87 584
	Часовая амортизация	руб.	87584 / 400	<b>218,96</b>
<b>3</b>	Затраты на техническое обслуживание и ремонт машины			
	Годовая норма	%		12,00
	Годовые затраты	руб.	7360000 * 0.12	
	Месячные затраты	руб.	883 200 / 12	73 600
	Часовые затраты	руб.	73 600 / 400	<b>184</b>
<b>4</b>	Оплата труда экипажа			
	Тарифная ставка водителя 1 класса	руб./час		215
	Тарифная ставка кондуктора	руб./час		110
	Страховые взносы	руб.	325 * 0.30	97,5
	Часовая зарплата	руб.	215 + 110 + 97.5	<b>422,5</b>
<b>5</b>	ГСМ			
	Среднегодовая норма расхода	л.		8,73
	Стоимость	руб.		47.64
	Часовая стоимость	руб.	8,73 * 47,64	<b>415,89</b>
<b>6</b>	Смазочные материалы			
	Норма расхода масел и смазок	л.		0,8
	Норма в соответствии с расходом ГСМ	л.	8,73 * 0,8 / 100	0,069
	Часовые затраты на масла и смазки	руб.	242 * 0,069	<b>16,69</b>
<b>7</b>	Накладные расходы			
	Норма накладных расходов	%		90
	Стоимость накладных расходов	руб.	325 * 0,9	<b>292,5</b>

Себестоимость 1 машино-часа, рассчитанная затратным методом методики НМЦК = 218,96 + 184 + 422,5 + 415,89 рублей.

Соответственно стоимость месячной работы на регулярном пассажирском маршруте №37 «пос. Базаиха – Фан-парк «Бобровый лог» – Железнодорожный вокзал» составит:

Стоимость работы = Себестоимость машино-часа \* Плановое количество часов работы на линии =  $1550,54 * (2508 + 403,2 + 348,13) = 5\,053\,721,54$  рубль

Разница между величинами средней стоимости работы, рассчитанной по методике НМЦК и выручкой, полученной при текущей модели оплаты составляет 389 854, 88 рубля или 7,17%.

Стоимость работы на регулярных городских маршрутах, рассчитанная затратным методом методики НМЦК не превышает стоимости работы при текущей системе оплаты работы перевозчиков и позволит либо снизить бюджетную нагрузку города, либо, при сохранении объемов финансирования, даст возможность для перехода на качественно новый уровень обслуживания населения городским пассажирским транспортом, так как в расчеты уже заложена стоимость и семилетняя амортизация нового автобуса большого класса, что позволит городу отказаться от неудобных и недоступных для маломобильных групп населения автобусов малого и среднего класса, позволит провести реформирование тарифной системы, поскольку прибыль транспортных предприятий уже заложена в стоимость контракта, тем самым убирая для них разницу в форме оплаты проезда пассажирами.

### **3.2 Предложения по совершенствованию системы общественного транспорта**

С повышением бюджетной эффективности городского транспорта и усилением роли города в его управлении, станет возможным введение бесплатных пересадок при проезде на общественном транспорте любых форм собственности, будь то частная, или муниципальная, и обновление парка электротранспорта и строительство контактно-рельсовых сетей. В

долгосрочной перспективе это приведет к росту пассажиропотока городского общественного транспорта, следовательно, и его доходов.

Для обеспечения устойчивого развития и инвестиционной привлекательности городской агломерации необходимо обеспечивать поддержку и модернизацию городского электрического транспорта. Модернизированные трамвай, троллейбус, не только является экологически чистым видом транспорта, но и обладают возможностью предоставления по доступной цене высококачественных и рентабельных услуг по перевозке всех категорий граждан. Текущее техническое состояние парка подвижного состава в Красноярской городской агломерации – низкое, количество трамвайных вагонов со сроком эксплуатации свыше 20 лет составляет 92%, а троллейбусов – 47% от общего числа транспортных средств, что негативно влияет на качество транспортного обслуживания пассажиров и вынуждает их выбирать для передвижений автобусы и личный транспорт.

Рекомендуемое к исполнению мероприятие необходимо в качестве первоочередной и наиболее эффективной меры борьбы с автомобильными заторами, так как ГЭТ способен обеспечить в зонах плотной городской застройки высокие объемы перевозок при разумных затратах на инвестиции и эксплуатацию.

Транспортная система города Красноярска является одной из крупнейших в стране, но до сих пор не может предложить своим жителям удобной и выгодной системы единых проездных билетов, выгода при использовании программ проекта «Транспортная карта» носит скорее номинальный характер и не дает своим пользователям явной выгоды от использования карты и общественного транспорта.

Покупка разовых билетов и оплата транспортной картой каждой поездки не только нагружает кондукторов и замедляет систему, но и снижает привлекательность каждой последующей пересадки или поездки, так как нам приходится принимать в расчет ее стоимость.



Цель расширения билетного меню – увеличение пассажиропотока общественного транспорта за счет снижения издержек на продажи билетов и роста привлекательности поездок на общественном транспорте, ведь оплатив единожды проездной билет, остальные поездки в течение времени его действия станут для вас бесплатными с психологической точки зрения.

Введение новых видов проездных вкупе с новой моделью работы сможет снизить себестоимость билета за счет оптимизации маршрутной сети, поскольку пассажиры будут относиться к ней намного лояльнее, так как пересадка для них станет бесплатной. Так же возможно снижение автомобилизации города, ведь зачем ехать на автомобиле, если в кармане есть безлимитный пропуск на все виды городского транспорта. Немаловажным фактором станет снижение уровня безбилетных пассажиров, поскольку проезд станет оплачен до того, как пассажир воспользуется общественным транспортом.

Современный город должен предоставлять транспортную услугу, близкую к понятию от двери до двери, то есть человек должен платить за маршрут пути, а не за факт прохода в транспортное средство, и тем более не должно существовать никакого разделения билетов по видам транспорта и оператора. Поэтому самая распространённая модель оплаты проезда в мире – временная, когда человек, условно, имеет 30-60-90 минут на поездку, в рамках которых он не платит за пересадки.

Последний проведенный научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта опрос, в котором приняли участие более 10 тыс. человек, показал, что большая часть жителей Красноярска (69,8%) лояльны к совершению пересадок и готовы сделать 1-2 пересадки в течение своей поездки, доля респондентов, не готовых к пересадкам составляет 27%. Так же подавляющее большинство респондентов высказались о том, что их отношение к пересадкам улучшится, если они станут для них бесплатными.

Помимо возможности организовывать пересадочную модель общественного транспорта, это также меняет психологию жителей -

общественный транспорт начинает восприниматься как бесплатный (хоть и условно). Зачем ехать на машине, когда у тебя в кармане бесплатный неограниченный билет на весь транспорт города? Тут можно провести аналогию с интернетом, когда тариф за мегабайты и безлимитный - большинство берёт неограниченный и не думает о потраченном в сети трафике, пользуясь ресурсом на 100%. Поэтому люди с проездными начинают ездить больше на общественном транспорте.

Мотивировать людей покупать проездные билеты должна цена - дорогие разовые билеты и не очень дорогие безлимитные. С точки зрения бытовой логики, человеку становится невыгодно каждый раз переплачивать за 1-2 билета, поэтому он берёт на месяц-полгода-год, с точки зрения города, разовые туристы и иные гости, которые редко пользуются общественным транспортом, покупая разовые билеты, компенсируют стоимость недорогих проездных.

Развитое билетное меню обеспечит общественному транспорту города Красноярска следующие преимущества:

- простота восприятия для пассажира;
- наличие билетов для пассажиров с разной частотой использования общественного транспорта и разными целями поездки;
- нет нужды приобретать новый билет при смене вида транспорта;
- возможность бесплатной пересадки в течение определенного периода времени;
- установление дифференциации цен для стимулирования использования общественного транспорта, особенно при покупке безлимитных билетов;
- обеспечение социально-зависимых слоев населения льготными билетами.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Актуальность работы заключается в том, что в настоящее время транспортная загруженность и экологическая ситуация города Красноярска, а также снижение популярности общественного транспорта и увеличение автомобилизации общества привели к тому, что единственным выходом из сложившейся проблемы является модернизация текущей системы общественного транспорта в городе, а также обеспечение высокого уровня комфорта для пассажиров.

Проанализировав муниципальную программу развития городского общественного транспорта и краевую программу развития системы социальной поддержки, а также текущую ситуацию в отрасли, были выявлены следующие проблемы: низкая доступность системы общественного транспорта для инвалидов и маломобильных групп населения, снижение пассажиропотока и привлекательности общественного транспорта для населения.

Изменение конкурсной системы и порядка работы подрядчиков на маршрутах городского общественного транспорта с помощью методики НМЦК позволит перевозчикам сфокусироваться на оказании качественной услуги населению, а не зарабатывании денег на маршрутах.

Новая модель работы, соответственно, даст возможности к внедрению новых форм оплаты проезда, обновлению устаревшего парка электротранспорта и муниципальных автобусных предприятий, которые жизненно необходимы системе общественного транспорта для стабильного роста пассажиропотока и популярности среди населения, поможет улучшить

доступность транспортной системы для инвалидов и маломобильных групп населения.

Бюджетная эффективность и большая открытость системы городского транспорта помогут гораздо быстрее и эффективнее реагировать на нужды населения города и принимать необходимые изменения. Усиление роли города в управлении транспортом позволит более полно контролировать функционирование системы общественного транспорта и повысить стандарты качества обслуживания населения.

Предложенные мероприятия по совершенствованию системы городского общественного транспорта могут использоваться Правительством Красноярского края, Министерством транспорта Красноярского края, а также Администрацией города Красноярска в лице Департамента транспорта города Красноярска при разработке кратко- и среднесрочных программ развития общественного транспорта города, а также могут быть внедрены в уже существующие программы.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ СОКРАЩЕНИЙ

РФ – Российская Федерация

ФЗ – федеральный закон

СНиП – строительные нормы и правила

ГУП - государственное унитарное предприятие

МКУ – муниципальное казенное учреждение

ПС – подвижной состав

МГН – маломобильные группы населения

МП – муниципальное предприятие

КПАТП – Красноярское пассажирское автотранспортное предприятие

ТК – транспортная карта

ЕСККК – единая социальная карта Красноярского края

НМЦК – начальная максимальная цена контракта

ГСМ – горюче-смазочные материалы

АСМ-ПП – автоматическая система мониторинга пассажиропотока

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>

2. Федеральный закон 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 внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>

3. Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ (ред. от 06.07.2016) «О транспортной безопасности» (с изм. и доп., вступ. в силу с 21.12.2016) Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>

4. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года N 1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>

5. Постановление Правительства РФ от 01.12.2015 N 1297 (ред. от 27.12.2018) "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Доступная среда" на 2011 - 2020 годы" Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>

6. Минтранс: Доклад о реализации транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. Отчетный период: 2015 г. Официальный Интернет-ресурс Министерства транспорта Российской Федерации - Режим доступа: [https://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION\\_ID=2203](https://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=2203)

7. Минтранс: Реестр нормативных правовых актов, регулирующих вопросы обеспечения доступности для инвалидов объектов транспортной

инфраструктуры, транспортных средств и оказываемых на них услуг от 20.04.2018. Официальный Интернет-ресурс Министерства транспорта Российской Федерации – Режим доступа: <https://www.mintrans.ru/documents/7/9389>

8. Положение о Министерстве транспорта Российской Федерации Официальный Интернет-ресурс Министерства транспорта Российской Федерации – Режим доступа: <https://www.mintrans.ru/ministry/about/>

9. Приказ Минтранса России от 8 декабря 2017 г. № 513 «О Порядке определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

10. Постановление Правительства Красноярского края от 30.09.2013 № 507-п «Об утверждении государственной программы Красноярского края «Развитие системы социальной поддержки граждан»» Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>

11. Закон Красноярского края от 09.12.2010 N 11-5424 «О транспортном обслуживании населения в Красноярском крае» Справочная правовая система «КонсультантПлюс». - Режим доступа: <http://www.consultant.ru>

12. Государственная программа Красноярского края «Развитие транспортной системы» (в редакции Постановлений Правительства Красноярского края от 02.10.2015 N 533-п, от 12.02.2016 N 66-п, от 21.06.2016 N 303-п, от 15.11.2016 N 558-п) Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>

13. Постановление Администрации города Красноярска от 13 ноября 2017 года N 728 «Обеспечение пассажирских перевозок транспортом общего пользования в городе Красноярске» на 2018 год и плановый период 2019 - 2020 годов

14. Постановление Администрации города Красноярска от 13 ноября 2017 года N 736 об утверждении муниципальной программы «Развитие жилищно-коммунального хозяйства и дорожного комплекса города Красноярска» на 2018 год и плановый период 2019 - 2020 годов
15. Распоряжение Администрации города Красноярска от 19 января 2018 года № 19-р «Об утверждении нормативов субсидирования при осуществлении перевозок пассажиров по городским маршрутам регулярных перевозок с небольшой интенсивностью пассажиропотоков в городе Красноярске на 2018 год»
16. Калькуляция себестоимости работы транспортной техники. Электронная газета «Справочник экономиста» №10, 2014. – Режим доступа: [https://www.profiz.ru/se/10\\_2014/rabota\\_transporta/](https://www.profiz.ru/se/10_2014/rabota_transporta/)
17. Кузнецов Е.И. Методические рекомендации по определению затрат и тарифов на пассажирские перевозки автомобильным транспортом. Пособие. Москва, 2005
18. Николаев А.С. Единая транспортная система. Пособие. – М.: Лицей, 2009
19. Егизаров В.А. Транспортное право. Учебное пособие. Юстицинформ, 2011
20. Гудков В.А. Пассажирские автомобильные перевозки: учебник / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Вельможин, С.А. Ширяев. - М.: Горячая линия - Телеком, 2006
21. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: учебник / И.В. Спирин. - М.: Академия, 2011
22. Туревский И.С. Автомобильные перевозки: учебное пособие / И.С. Туревский. - М.: Издательский Дом «Форум», 2011
23. Обоснование начальной максимальной цены контракта (НМЦК). Интернет-издание «Госконтракт» - Режим доступа: <https://goscontract.info/shkola-goszakupok/obosnovaniye-nachalnoy-maksimalnoy-tseny-kontrakta-nmtsk>



24. Начальная максимальная цена контракта: определение, обоснование и экспертиза. Интернет-издание «Комсомольская правда». – Режим доступа <https://www.kp.ru/guide/nachal-naja-maksimal-naja-tsena-kontrakta.html>
25. Гукетлев Ю.Х. ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА. Научная статья, ФГБОУ ВО «Майкопский государственный технологический университет», 2016.
26. К.Э. Сафронов, С.М. Мочалин. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДОСТУПНОСТИ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА ДЛЯ ИНВАЛИДОВ. Научная статья, ФГБОУ ВПО «СибАДИ», Россия, г. Омск, 2015.
27. Проект Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы «Новая модель взаимодействия с частными перевозчиками» от 07.10.2014. – Режим доступа: [https://www.mos.ru/upload/content/institutions/new\\_model\\_transport\\_07102014.pdf](https://www.mos.ru/upload/content/institutions/new_model_transport_07102014.pdf)
28. Официальный интернет-ресурс системы «Транспортная карта» города Казань [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.transkart.ru>
29. Официальный интернет-ресурс системы «Транспортная карта» города Красноярск [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.krasinform.ru/>
30. Московский транспорт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://transport.mos.ru>

## ПРИЛОЖЕНИЕ А

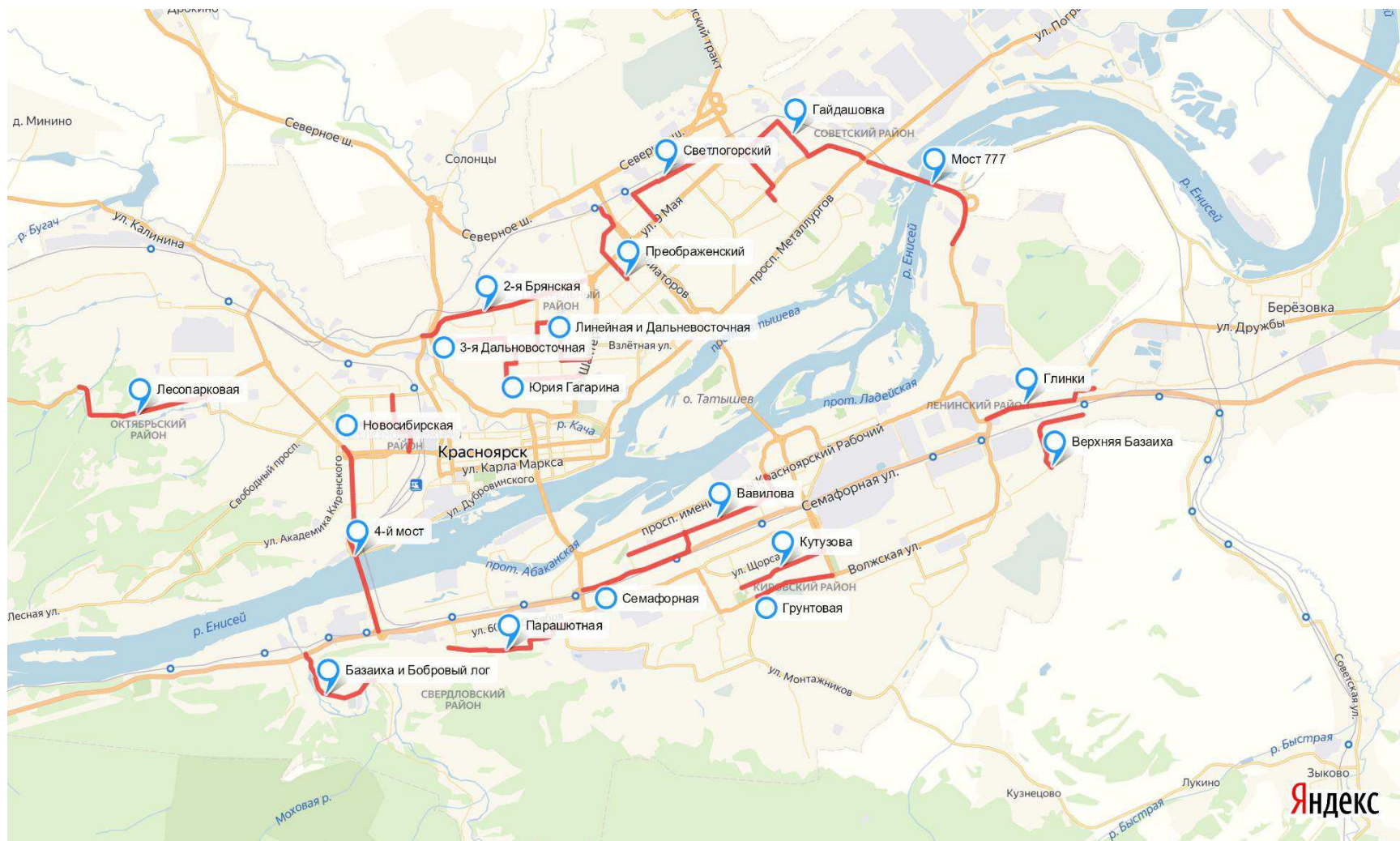


Рисунок А.1 – Проблемные участки системы общественного транспорта города Красноярск

## ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Расписание движения транспортных средств по маршруту №37 (рабочие дни)

Утверждаю:  
Исполняющий обязанности руководителя  
департамента транспорта  
И.А. Матвеев  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2019г.

### РАСПИСАНИЕ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (рабочие дни)

По регулярному маршруту N 37 «Железнодорожный вокзал –  
Фан:парк «Бобровый лог» -  
п. Базаиха

Для исполнения муниципального контракта №11 от 29.12.2018г. на  
выполнение работ,

связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемому тарифу по муниципальному маршруту №37

Введено в действие с 13.04.2019г., действительно до  
13.10.2019г.

Наименование организации, Ф.И.О. предпринимателя: МП  
КПАТП-7.

1. Количество выходов 9
2. Средняя протяженность маршрута 18,6 км.
3. Число рейсов по маршруту, всего 120,5
4. Время оборотного рейса 112 мин.
5. Время, отработанное на маршруте 114 ч. 0 мин.
6. Эксплуатационная скорость 19,9 км/ч.
7. Интервал движения 12-28 мин.

№	УЛ	Базаиха	ЖЗП	Базаиха	ЖЗП	Базаиха	ЖЗП	Базаиха	ЖЗП	Базаиха	ЖЗП	Базаиха	ЖЗП	Базаиха	ЖЗП	Базаиха	ЖЗП	Базаиха	ЖЗП	Базаиха	ЖЗП	Время работы	
1		6:00	6:56	7:52	8:48	9:44	10:40 11:30	12:26	13:22	14:18	15:14	16:10 17:00	17:56	18:52									12
2		6:13	7:09	8:05	9:01	9:57 10:47	11:43	12:39	13:35	14:31 15:21	16:17	17:13	18:09	19:05									12
3	8:50	6:25	7:21	8:17	9:12 10:02	10:09	11:05	12:01	12:57	13:53 14:43	14:49	15:45	16:41	17:37	18:33	19:29	20:25	21:21	22:17	23:13	24:09	25:05	8,5/8
4		6:38	7:34	8:30	9:26	10:22 11:12	12:08	13:04	14:00	14:56 15:46	16:42	17:38	18:34	19:30									12
5	6:15	6:50	7:46	8:42	9:38 10:28	11:24	12:20	13:16	14:12	15:08 15:58	16:04	17:00	17:56	18:52	19:48	20:44	21:40	22:36	23:32	24:28	25:24	26:20	8,5/8
6		7:03	7:59	8:55	9:51	10:47 11:37	12:33	13:29	14:25	15:21 16:11	17:07	18:03	18:59	19:55									12
7	6:40	7:15	8:11	9:07 10:03 10:53 11:43	10:53	11:49	12:45	13:41 14:31	15:27	16:23	17:19	18:15 19:11 20:01 20:51 21:41	19:49	20:45	21:41	22:37	23:33	24:29	25:25	26:21	27:17	28:13	6,75/8,25
8		7:28	8:24	9:20	10:16	11:12 12:02	12:58	13:54	14:50	15:46 16:36	17:32	18:30	19:24	20:20									12
9	7:05	7:40	8:36	9:32 10:22	11:18	12:14	13:10	14:06 14:56	15:02	16:48	17:44	18:40 19:21	20:17	21:21	22:17	23:07							6,5/8

**Примечание:**

07:10	Время прибытия на конечный остановочный пункт
07:15	Время отправления с конечного остановочного пункта

13:14	Начало обеденного перерыва
14:30	Окончание обеденного перерыва

13:14	Окончание работы первой смены
14:30	Начало работы второй смены

Начальник службы эксплуатации МП «КПАТП №7»  
И.В. Ишутинова

## ПРИЛОЖЕНИЕ В

### Расписание движения транспортных средств по маршруту №37 (субботные дни)

Утверждаю:  
Исполняющий обязанности руководителя  
департамента транспорта  
И.А. Мазыченко  
«    »                    2019г.

#### РАСПИСАНИЕ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (субботные дни)

По регулярному маршруту N 37 «Железнодорожный вокзал –  
Фан:парк «Бобровый лог» -  
п. Базанха

Для исполнения муниципального контракта №11 от 29.12.2018г. на выполнение работ,

связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемому тарифу по муниципальному маршруту №37

Введено в действие с 13.04.2019г., действительно до 13.10.2019г.

Наименование организации, Ф.И.О. предпринимателя: МП КПАТП-7.

1. Количество выходов 8
2. Средняя протяженность маршрута 18,6 км.
3. Число рейсов по маршруту, всего 108,5.
4. Время оборотного рейса 112 мин.
5. Время, отработанное на маршруте 100 час. 48 мин.
6. Эксплуатационная скорость 20 км/ч.
7. Интервал движения 14-28 мин.

№ Выхода	ул. 60 лет Октября	Баянхя	ЖДВ	Баянхя	ЖДВ	Баянхя	ЖДВ	Баянхя	ЖДВ	Баянхя	ЖДВ	Баянхя	ЖДВ	Баянхя	ЖДВ	Баянхя	ЖДВ	Баянхя	ЖДВ	Баянхя	Кол-во рейсов	
1		6:00	6:56	7:52	8:48	9:44	10:40 11:36	12:32	13:28	14:24	15:20 16:16	17:12	18:08	19:04								12
2	5:44	6:14	7:10	8:01 9:02	9:58	10:54	11:50	12:46	13:42	14:38 15:34	16:30	17:26	18:22	19:13 20:05	20:56	21:52	22:48	23:44				8,5/8
3		6:28	7:24	8:20	9:16	10:12 11:08	12:04	13:00	13:56	14:52 15:48	16:44	17:40	18:36	19:32								12
4	6:12	6:42	7:38	8:34	9:30	10:26 11:22	12:18	13:14	14:10	15:06 16:02	16:58	17:54	18:50	19:46 20:28	21:24	22:20						8,5/6
5		6:56	7:52	8:48	9:44	10:40 11:36	12:32	13:28	14:24	15:20 16:16	17:12	18:08	19:04	20:00								12
6	6:40	7:10	8:06	9:02 9:12 9:48 Гривада 9:58	10:54	11:50	12:46	13:42 14:38	15:34	16:30	17:26	18:22 18:32 18:54 Гривада 19:04	20:00	20:56	21:52	22:48						6,75/8,25
7		7:24	8:20	9:16	10:12	11:08 12:04	13:00	13:56	14:52	15:48 16:44	17:40	18:36	19:32	20:28								12
8	7:08	7:38	8:34	9:25 10:26	11:22	12:18	13:14	14:10 15:06	16:02	16:58	17:54	18:45 19:32	20:28	21:24	22:20	23:16						6,5/8

**Примечание:**

07:10	Время прибытия на конечный остановочный пункт
07:15	Время отправления с конечного остановочного пункта

13:14	Начало обеденного перерыва
14:30	Окончание обеденного перерыва

13:14	Окончание работы первой смены
14:30	Начало работы второй смены

Начальник службы эксплуатации МП «КПАТП №7»  
\_\_\_\_\_ И.В. Ишутинова

## ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Расписание движения транспортных средств по маршруту №37  
(воскресные и праздничные дни)

Утверждаю:  
Исполняющий обязанности руководителя  
департамента транспорта  
И.А. Мызренко  
«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2019г.

### РАСПИСАНИЕ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (воскресные и праздничные дни)

По регулярному маршруту N 37 «Железнодорожный вокзал –  
Фан: парк «Бобровый лог» -  
п. Базаиха

Для исполнения муниципального контракта №11 от 29.12.2018г. на вы-  
полнение работ,  
связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемому  
тарифу по муниципальному маршруту №37

Введено в действие с 13.04.2019г., действительно до 13.10.2019г.

Наименование организации, Ф.И.О. предпринимателя: МП  
КПАТП-7.

1. Количество выходов 7
2. Средняя протяженность маршрута 18,6 км.
3. Число рейсов по маршруту, всего 94.
4. Время оборотного рейса 110 мин.
5. Время, отработанное на маршруте 87 час.02 мин.
6. Эксплуатационная скорость 20,3 км/ч.
7. Интервал движения 15-37 мин.

№ выезда	ул. 60 лет Октября	Базаиха	ЖД	Базаиха	ЖД	Базаиха	ЖД	Базаиха	ЖД	Базаиха	ЖД	Базаиха	ЖД	Базаиха	ЖД	Базаиха	ЖД	Базаиха	Же-ло-рейсов				
1		6:00	6:55	7:50	8:45	9:40	10:23	11:23	12:18	13:13	14:08	14:56	15:51	16:46	17:41	18:28	19:29	20:19	21:12	22:02	22:57	8/8	
2	Ост. Митросово		7:11	8:06	9:01	9:56	10:44	11:39	12:34	13:29	14:24	15:12	16:07	17:02	17:52	18:44	19:29	20:22	21:14	22:04	22:57	12,5	
3		6:24	7:27	8:17	9:10	10:05	11:00	11:55	12:50	13:38	14:33	15:28	16:23	17:18	18:13	19:03	20:54	21:51	22:41	23:34		6/10	
4	6:18	6:48	7:43	8:38	9:33	10:28	11:16	12:11	13:06	14:01	14:56	15:44	16:39	17:34	18:29								11,5
5		7:04	7:59	8:54	9:49	10:44	11:32	12:27	13:22	14:17	15:12	16:00	16:55	17:54	18:44	19:13	20:03	21:28	22:25				8,6
6	6:49	7:19	8:14	9:09	10:52	11:47	12:42	13:37	14:25	15:20	16:15	17:10	18:00	18:10	18:27	18:37	19:27	20:39	21:30	22:25			12
7		7:37	8:32	9:27	10:22	11:17	12:02	12:57	13:55	14:50	15:45	16:33	17:28	18:18	19:08	19:48	20:43						12

**Примечание:**

07:10	Время прибытия на конечный остановочный пункт
07:15	Время отправления с конечного остановочного пункта

13:14	Начало обедного перерыва
14:30	Окончание обедного перерыва


13:14	Окончание работы первой смены
14:30	Начало работы второй смены

Начальник службы эксплуатации МП «КПАТП №7»  
И.В. Ишутина

Федеральное государственное автономное  
образовательное учреждение  
высшего образования  
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт экономики, управления и природопользования  
Кафедра социально-экономического планирования

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой  
 Е.В. Зандер

« 8 » 07 2019 г.

**БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА**

38.03.04 – «Государственное и муниципальное управление»

38.03.04.11 – «Региональное управление»

Совершенствование организации городского пассажирского транспорта


Руководитель 08.07.19  ст. преподаватель

О.В. Ганчукова

Консультант 08.07.19  д-р экон. наук, профессор

Е.В. Зандер

Выпускник

08.04.19 

В.И. Росляков

Красноярск 2019