

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа по теме «Управление организацией городского пассажирского транспорта города Красноярска» содержит 78 страниц текстового документа, 9 рисунков, 2 приложения, 28 использованных источников.

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ, РАЗВИТИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА, ПРОГРАММА, ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА, ПОДПРОГРАММА, КРИТЕРИИ, РЕКОМЕНДАЦИИ.

Цель: разработка предложений по развитию общественного транспорта города Красноярска.

Основные задачи:

- 1) рассмотрение текущей транспортной системы Российской Федерации, включая нормативно-правовую базу;
- 2) анализ текущего состояния общественного пассажирского транспорта города Красноярска и выявление его проблем;
- 3) анализ реализации государственных программ по направлению развития общественного пассажирского транспорта города Красноярска;
- 4) предложение мероприятий, которые приведут к улучшению системы общественного пассажирского транспорта города Красноярска.

В ходе написания данной работы были проанализированы: реализация государственных программ по направлению развития общественного транспорта; текущее состояние общественного пассажирского транспорта города Красноярска, а также были выявлены основные проблемы развития общественного пассажирского транспорта на современном этапе.

Предложенные в работе мероприятия развития системы общественного транспорта города Красноярска могут быть использованы органами власти города и края при разработке средне- и краткосрочных программ развития общественного пассажирского транспорта города.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	2
1 Государственное и муниципальное управление развитием общественного пассажирского транспорта	4
1.1 Транспортная система Российской Федерации	4
1.2 Организация управления общественным пассажирским транспортом... 9	
1.3 Нормативно-правовая база функционирования общественного пассажирского транспорта	16
2 Анализ развития общественного транспорта города Красноярска.....	25
2.1 Анализ проблем развития и функционирования транспортной системы города Красноярска.....	25
2.2 Анализ реализации программ по развитию общественного пассажирского транспорта	35
2.3 Оценка эффективности функционирования общественного пассажирского транспорта города Красноярска.....	44
3 Совершенствование организации городского пассажирского транспорта города Красноярска.....	54
3.1 Разработка подпрограммы развития городского пассажирского транспорта города Красноярска.....	54
3.2 Мероприятия, направленные на создание конкуренции внутри маршрутов	59
3.3 Предложения по созданию нерегулируемого рынка пассажироперевозок	64
Заключение	70
Список использованных источников	72
Приложение А. Транспортная схема города Красноярска	76
Приложение Б. Критерии предоставления приоритетного права выхода на маршрут транспортных средств	77

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.

Актуальность выбранной темы заключается в том, что стремительная автомобилизация общества и усложнение транспортной системы страны требуют от органов государственной власти постоянного совершенствования системы предоставления государственных услуг гражданам.

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

Для реализации поставленной цели мною будут решены следующие задачи:

- 1) рассмотрение текущей транспортной системы Российской Федерации, включая нормативно-правовую базу;

- 2) анализ источников загрязнения атмосферного воздуха города Красноярска;
- 3) анализ транспортной системы города Красноярска и выявление её проблем;
- 4) анализ реализации государственных программ по направлению развития общественного пассажирского транспорта города Красноярска;
- 5) анализ эффективности городского общественного транспорта;
- 6) предложение мероприятий, осуществление которых приведет к улучшению системы общественного пассажирского транспорта города Красноярска.

При решении поставленных задач мною будут использованы следующие методы: метод анализа, метод сравнения, метод прогнозирования, метод наблюдения, метод обобщения.

Объект исследования – транспортная структура города Красноярска.

Предмет исследования – общественный пассажирский транспорт города Красноярска.

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

1 Государственное и муниципальное управление развитием общественного пассажирского транспорта

1.1 Транспортная система Российской Федерации

Транспорт – важнейшая составная часть экономики государства. Территория России, а также темпы социально-экономического развития страны определяют необходимость совершенствования транспортной системы. Сегодня проблемы существуют для всех видов транспорта, при этом нерешенность проблемы для одного вида транспорта создает дополнительные трудности для других.

Транспорт является одной из отраслей хозяйственной деятельности человека, а также основой географического разделения труда, а при этом он активно воздействует на размещение производства. Продукцией транспорта является завершённое перемещение (перевозка) по определенным маршрутам пассажиров и грузов.

По характеру перевозок транспорт подразделяется на грузовой и пассажирский.

По назначению транспорт подразделяется на:

- 1) транспорт общего пользования, обслуживающий сферу обращения товаров и население;
- 2) транспорт необщего пользования – внутрипроизводственный, ведомственный;
- 3) транспорт личного пользования – легковые автомобили, мотоциклы, велосипеды, лодки, яхты и др.

По видам транспорт подразделяется на сухопутный, водный и воздушный.

Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукцию, а только участвует в ее создании, обеспечивая производство сырьем, материалами, оборудованием и доставляя готовую продукцию потребителю. Транспортные издержки включаются в себестоимость

продукции. По некоторым отраслям промышленности транспортные издержки очень значительны, как, например, в лесной, нефтяной отраслях промышленности, где они могут достигать 30% себестоимости продукции. Транспортный фактор имеет особо огромное значение в нашей стране с ее огромной территорией и неравномерным размещением ресурсов, населения и основных производственных фондов.

Транспорт создает условия для формирования местного и общегосударственного рынка. С одной стороны, от транспортного фактора зависит эффективность работы предприятия, что в условиях рынка напрямую связано с его жизнеспособностью, а с другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами, что без транспорта невозможно, следовательно, невозможен и сам рынок. Поэтому транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры.

Важное значение транспорт имеет и в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой служит одним из важных факторов привлечения населения и производства, является важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект.

Транспортная система – транспортная инфраструктура, транспортные предприятия, транспортные средства и управление этими элементами в совокупности. Единая транспортная система обеспечивает согласованное развитие и функционирование всех видов транспорта с целью максимального удовлетворения транспортных потребностей при минимальных затратах.

Транспортная система предназначена для удовлетворения транспортных потребностей человека и включает в себя средства транспортировки, объекты транспортировки, а также окружающую среду.

Транспортная система города включает следующие компоненты (составные части):

- дорожно-транспортный комплекс;
- участники дорожного движения;

– окружающая среда.

Инфраструктура включает используемые транспортные сети или пути сообщения (дороги, железнодорожные пути, воздушные коридоры, каналы, трубопроводы, мосты, тоннели, водные пути и т. д.), а также транспортные узлы или терминалы, где производится перегрузка груза или пересадка пассажиров с одного вида транспорта на другой (например, аэропорты, железнодорожные станции, автобусные остановки и порты) согласно Федеральному закону N 16-ФЗ от 9 февраля 2007 года «О транспортной безопасности». Другими словами, под транспортной инфраструктурой следует понимать совокупность материально-технических и организационных условий, обеспечивающих быстрое и беспрепятственное выполнение перевозочного процесса.

Транспортные коридоры – это совокупность магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта с необходимыми обустройствами, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов между различными странами на направлениях их концентрации.

Транспортным узлом называется комплекс транспортных устройств в пункте стыка нескольких видов транспорта, совместно выполняющих операции по обслуживанию транзитных, местных и городских перевозок грузов и пассажиров. Транспортный узел как система – совокупность транспортных процессов и средств для их реализации в местах стыкования двух или нескольких магистральных видов транспорта. В транспортной системе узлы имеют функцию регулирующих клапанов. Сбой в работе одного такого клапана может привести к проблемам для всей системы.

Инфраструктура – это один из самых фондоемких и инерционных секторов экономики, и поэтому проблемы транспортного обеспечения будут постоянно находиться в центре внимания руководства страны и регионов. Транспортная инфраструктура должна не только поддерживать текущие хозяйственные связи, но и иметь некоторый резерв, призванный обеспечить

мобильность экономики. Особенность транспортной инфраструктуры состоит в том, что ее рост происходит медленнее, чем расширение хозяйственных связей.

Территория Россия, а также темпы социально-экономического развития страны определяют необходимость совершенствования транспортной инфраструктуры. Сегодня инфраструктурные проблемы существуют для всех видов транспорта, при этом нерешенность проблемы для одного вида транспорта создает дополнительные трудности для других.

Транспортная инфраструктура оказывает влияние на размещение производства, без его учета нельзя достичь рационального размещения производительных сил. При размещении производства учитывается потребность в перевозках, масса исходных материалов готовой продукции, их транспортабельность, обеспеченность транспортными путями, их пропускная способность и т.д. В зависимости от влияния этих составляющих и размещаются предприятия. Рационализация перевозок влияет на эффективность производства как отдельных предприятий, так и районов, и страны в целом.

Важное значение транспортная инфраструктура имеет и в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой служит одним из важных факторов привлечения населения и производства, является важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект.

Транспортными средствами обычно выступают конвейеры, трубопроводы, судна, лифты, грузоподъемные краны, ракеты, автомобили, велосипеды, автобусы, трамваи, троллейбусы, поезда, самолёты.

Управление транспортной системой – совокупность мероприятий, направленных на эффективное функционирование данной системы посредством координации, организации, упорядочения элементов данной системы, как между собой, так и с внешней средой. В широком смысле, разработка сетей – задача гражданской инженерии и городского планирования, разработка транспортных средств – механической инженерии и

специализированных разделов прикладной науки, а управление обычно специализированно в рамках той или иной сети, либо относится к исследованию управления или системной инженерии.

Под управлением понимается контроль над системой, например, сигналы светофора, стрелки на железнодорожных путях, управление полётами и т. д., а также правила (правила финансирования системы: платные дороги, налог на топливо и т. д.).

Количественными показателями транспортной системы являются:

- протяжённость путей сообщения;
- численность занятых;
- грузооборот и пассажирооборот.

Еще одним важным фактором, влияющим на транспортную систему, является автомобилизация общества. Автомобилизация – оснащённость населения автомобилями. Уровень автомобилизации (иногда – уровень моторизации) населения рассчитывается из показателя среднего количества индивидуальных легковых автомобилей, приходящихся на 1000 жителей.

Как сообщает ГИБДД, по результатам отчета, содержащего исследования автомобильного рынка России и данные об общем количестве автомобилей, ежегодно число транспортных средств увеличивается на 1,5 млн штук. По данным ГИБДД в стране насчитывается 56 млн автомобилей. 44 млн автомобилей – это легковые модели, 6 млн – грузовые и почти 900 тысяч – автобусы разных модификаций. Также на учете в ГИБДД стоит 3 млн прицепов и более 2 млн мотоциклов.

Высокий уровень автомобилизации является одним из показателей качества экономики. Наиболее высокое соотношение количества автомобилей на 1000 человек в США, Австралии, некоторых странах Европы. Этот показатель может составлять от 900 единиц техники на 1000 жителей. На 2008 год на первое место выдвинулось княжество Монако (863 против 809 автомобилей на 1000 жителей в США) По данным ООН на январь 2011 года, в первую пятёрку вошли: США (776 автомобилей на 1000 жителей), Люксембург

(686 авто), Малайзия (641 авто), Австралия (619 авто на 1000 человек) и Мальта (607 авто). Россия занимает 52 место в мире по уровню автомобилизации – по данным на 2014 год на 1000 жителей в России приходилось 317 транспортных средств. Специалисты считают, что даже при отсутствии роста производства автомобилей внутри страны, автомобилизация будет продолжать увеличиваться. К 2025 году автомобилизация в России приблизится к уровню стран Восточной Европы, где в настоящее время количество транспортных средств составляет 400-450 единиц на 1000 человек [5].

1.2 Организация 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 [7].

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:

1) 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;

2) управление и распоряжение государственной собственностью в областях транспорта и дорожного хозяйства;

3) оказание государственных услуг в областях транспорта и дорожного хозяйства;

4) 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:

1) обеспечение создания условий для развития услуг транспорта на территории края;

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

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

4) 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.

Департамент транспорта администрации города является органом администрации города Красноярска, уполномоченным осуществлять

деятельность по созданию условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения в границах города Красноярска.

В своей деятельности Департамент руководствуется Конституцией Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами органов государственной власти Российской Федерации и Красноярского края, Уставом города Красноярска, решениями Красноярского городского Совета депутатов, иными правовыми актами города Красноярска.

Целями и задачами Департамента транспорта являются:

1) формирование и проведение политики города в сфере организации пассажирских перевозок, направленной на удовлетворение потребностей населения города в услугах транспорта на качественном уровне, защиту прав потребителей на рынке транспортных услуг;

2) разработка концепций программ в сфере развития транспорта общего пользования на основе потребности населения и организаций города в данном виде услуг;

3) обеспечение законности, информационной открытости в деятельности Департамента;

4) обеспечение предотвращения, выявления и устранения коррупционных проявлений в деятельности Департамента;

5) обеспечение контроля за целевым использованием бюджетных средств Департаментом, а также муниципальными предприятиями и муниципальным казенным учреждением, координацию деятельности которых осуществляет Департамент.

Департамент городского хозяйства администрации города Красноярска является органом администрации города Красноярска, созданным в целях обеспечения экономического развития и устойчивого функционирования жилищно-коммунального комплекса города и проведения политики города в сфере энергосбережения, обеспечения энергоресурсами жилищного фонда, учреждений и организаций, финансируемых из бюджета города, а также

водоснабжения, водоотведения и утилизации (захоронения) твердых бытовых отходов, решения вопросов, связанных с организацией мероприятий по охране окружающей среды.

Департамент в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, законами и иными нормативно-правовыми актами Российской Федерации и Красноярского края, Уставом города Красноярска, решениями Красноярского городского Совета депутатов, другими нормативными правовыми актами города.

Задачами Департамента городского хозяйства города Красноярска, связанной с транспортной системой города являются: организация дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения в границах города, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации; и осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения в границах города Красноярска.

Также, Департамент городского хозяйства города Красноярска Координирует деятельность муниципального казенного учреждения города Красноярска «Управление дорог, инфраструктуры и благоустройства».

Управление дорог, инфраструктуры и благоустройства города Красноярска является исполнительным органом власти администрации города Красноярска.

Управление было создано администрацией города Красноярска с целью осуществления от имени муниципального образования города Красноярска функций заказчика в пределах доведенных Управлению лимитов бюджетных обязательств, технического надзора и контроля за выполнением работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию дорог местного значения в границах города Красноярска, дорожных сооружений, расположенных на улично-дорожной сети города Красноярска, сетей наружного освещения, находящихся в муниципальной собственности города Красноярска,

гидротехнических сооружений, находящихся в муниципальной собственности города Красноярска, санитарной очистке города, осуществлению деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети города Красноярска, организации работ по благоустройству территории и озеленению города Красноярска, осуществления в установленном порядке деятельности по созданию и использованию, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест) на автомобильных дорогах общего пользования местного значения города Красноярска, выполнения правил благоустройства территории города Красноярска, осуществления технического надзора и контроля за выполнением работ по капитальному ремонту, ремонту объектов инженерной инфраструктуры, капитальному ремонту жилищного фонда города, осуществления похоронного дела в городе Красноярске.

Управление в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, законами и иными нормативно-правовыми актами Российской Федерации и Красноярского края, Уставом города Красноярска, решениями Красноярского городского Совета депутатов, постановлениями и распоряжениями Главы города, и иными правовыми актами города Красноярска.

В целях исполнения обозначенных целей, Управление выполняет множество функций, в различных направлениях, основными из которых являются:

- 1) организация определения поставщиков (подрядчиков, исполнителей) и заключение муниципальных контрактов (договоров) от имени муниципального образования города Красноярска на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг в соответствии с законодательством о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, целями и задачами Управления;
- 2) выполнение подготовительных работ, получение в соответствующих органах необходимых согласований, разрешений и

технических условий для проведения изысканий, проектирования и выполнения работ;

3) подготовка исходных данных для разработки проектной документации;

4) участие в разработках годовых и перспективных прогнозов социально-экономического развития города;

5) участие в формировании перечней объектов капитального ремонта, ремонта и содержания, финансируемых за счет средств местного и краевого бюджетов и иных финансовых источников, подготовке предложений о внесении изменений и дополнений в указанные перечни;

6) осуществление технического надзора и контроля за проведением капитального ремонта, ремонта и содержанием дорог местного значения в границах города Красноярска, дорожных сооружений, расположенных на улично-дорожной сети города Красноярска, сетей наружного освещения, находящихся в муниципальной собственности города Красноярска, гидротехнических сооружений, находящихся в муниципальной собственности города Красноярска, объектов благоустройства и озеленения, находящихся в муниципальной собственности, соответствием объемов, стоимости и качества работ проектам, строительным нормам и правилам, сметным расчетам и договорным ценам и приемку этих работ;

7) участие в работе градостроительных и технических советов, комиссий по приемке в эксплуатацию дорог (улиц), дорожных сооружений, железнодорожных переездов, технических средств организации дорожного движения и иных объектов дорожной инфраструктуры, в разработке и проведении мероприятий по организации дорожного движения в целях повышения его безопасности и пропускной способности дорог города в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации и субъектов Российской Федерации на основе проектов, схем и иной документации, утверждаемых в установленном порядке, в согласовании проектно-сметной документации, эскизных разработок объектов улично-

дорожной сети, проектной документации на строительство жилых районов и комплексов, отдельных зданий и сооружений, капитальный ремонт дорог, инженерных сооружений, сетей и других объектов, в подготовке соответствующих заключений, в согласовании схем территориального планирования, генерального плана города в части организации дорожного движения, транспортной инфраструктуры;

8) взаимодействие с органами администрации города и ГИБДД, предприятиями, организациями, учреждениями и общественными объединениями по вопросам организации дорожного движения.

1.3 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.

1. 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].

2. Основными задачами обеспечения транспортной безопасности являются:

1) нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности;

2) определение угроз совершения актов незаконного вмешательства;

3) оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

4) категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

5) разработка и реализация требований по обеспечению транспортной безопасности;

6) разработка и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности;

7) подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности;

8) осуществление федерального государственного контроля (надзора) в области обеспечения транспортной безопасности;

9) информационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности;

10) сертификация технических средств обеспечения транспортной безопасности.

Основными принципами обеспечения транспортной безопасности являются:

- 1) законность;
- 2) соблюдение баланса интересов личности, общества и государства;
- 3) взаимная ответственность личности, общества и государства в области обеспечения транспортной безопасности;
- 4) непрерывность;
- 5) интеграция в международные системы безопасности;
- 6) 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».

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:

1. Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры.
2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны.
3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами.
4. Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны.
5. Повышение уровня безопасности транспортной системы.
6. 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.

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

Основным инструментом реализации Транспортной стратегии является государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 14 апреля 2014 г. № 319.

При разработке Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года учтены: Стратегия инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года, Энергетическая стратегия России на период до 2030 года, Долгосрочная программа развития угольной промышленности России на период до 2030 года, Стратегия развития металлургической промышленности России на период до 2020 года, Стратегия развития химической и нефтехимической промышленности России на период до 2015

года, Стратегия развития тяжелого машиностроения на период до 2020 года, Стратегия развития промышленности строительных материалов и индустриального домостроения на период до 2020 года, Стратегия развития лесного комплекса Российской Федерации на период до 2020 года, Государственная программа развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2013-2020 годы, Стратегия социально-экономического развития Центрального федерального округа на период до 2020 года, Стратегия социально-экономического развития Северо-Кавказского федерального округа до 2025 года, Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года, Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года, Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу, Стратегия развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007-2010 годах и на период до 2015 года, Стратегия развития авиационной промышленности на период до 2015 года и Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года [9, 10].

Помимо этого, в 2016 году Минтранс России и подведомственные ему федеральные органы исполнительной власти участвовали в реализации 16 государственных программ Российской Федерации, большинство из которых реализуется до сих пор.

Принят Федеральный закон от 28.11.2015 № 337-ФЗ «О ратификации Соглашения между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок». Подписание данного Соглашения ШОС является ключевой задачей транспортного сектора. Посредством Соглашения предполагается сформировать сеть маршрутов, открываемых для международного автомобильного сообщения, включая международный

транспортный маршрут «Европа – Западный Китай», призванный соединить порты Желтого моря с портами Ленинградской области через территории Китайской Народной Республики, Республики Казахстан и Российской Федерации.

Также, в рамках долгосрочной Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, реализуется план мероприятий, разработанный для Транспортной стратегии Российской Федерации на среднесрочный период (2014 - 2018 годы), основными целями которого также направлены на:

1) формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры;

2) обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны;

3) обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;

4) интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;

5) повышение уровня безопасности транспортной системы;

6) снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду;

7) реализация общих обеспечивающих задач и мероприятий долгосрочной стратегии транспортного развития России до 2030 года.

На региональном уровне основным документом стратегического планирования в Красноярском крае является государственная программа «Развитие транспортной системы», утвержденная Постановлением Правительства Красноярского края от 30 сентября 2013 года N 510-п.

Целями данной программы являются:

1. Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры. Достижение цели обеспечивается, прежде всего, сохранением, модернизацией и развитием сети автомобильных дорог края за счет проведения комплекса работ по их содержанию, ремонту и капитальному ремонту.

2. Повышение доступности транспортных услуг для населения. К числу важнейших параметров, определяющих качество жизни населения, относится доступность транспортных услуг. Достижение данной цели возможно путем обеспечения потребности населения в перевозках. В связи с чем предусматривается развитие региональных перевозок, обеспечение потребности в перевозках пассажиров на социально значимых маршрутах, обновление парка транспортных средств.

3. Повышение комплексной безопасности дорожного движения. Для достижения цели необходимо обеспечить дорожную безопасность. В связи с чем программой предусматривается повышение надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения на территории Красноярского края.

4. Создание условий для эффективного, ответственного и прозрачного управления финансовыми ресурсами в рамках выполнения установленных функций и полномочий. Для достижения данной цели необходимо обеспечение деятельности министерства транспорта Красноярского края.

2 Анализ развития общественного транспорта города Красноярска

2.1 Анализ проблем развития и функционирования транспортной системы города Красноярска

Красноярск – крупнейший промышленный и культурный центр Восточной Сибири, столица Красноярского края, второго по площади субъекта России.

Транспорт играет важнейшую роль в экономике Красноярского края и города Красноярска, в частности. Красноярский транспортный узел обеспечивает прямые и мультимодальные (перевозки несколькими видами транспорта по одному договору) связи между восточной и центральной частями России, связывает страны Юго-Восточной Азии с центральной Россией и является одним из важнейших пассажирских транспортно-логических центров в составе транспортной системы страны.

Транспортный комплекс Красноярска представлен всеми видами транспорта – железнодорожным, воздушным, внутренним водным и автомобильным. Особую роль краю в функционировании транспортной системы придает его уникальное расположение на пересечении железнодорожных, воздушных и автомобильных магистралей.

В настоящее время в городе функционирует транспортная система, в которую входят следующие виды пассажирского транспорта: наземный городской пассажирский транспорт общего пользования, личный и служебный транспорт.

Городским пассажирским транспортом общего пользования 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 занимают частные предприятия и другие субъекты малого бизнеса, применяющие упрощенную систему налогообложения, учета и отчетности, которые не имеют возможности предоставить данные для прогноза.

Общая протяженность автомобильных дорог в городе Красноярске составляет 1169 км, из них с усовершенствованным покрытием – 894,8 км. Кроме того, в городе насчитывается 58 мостов и путепроводов площадью 216,5 кв. км, 15 тоннелей площадью 6,5 кв. км. Также, через Красноярск проходят автомобильные трассы «Сибирь», «Енисей» и «Енисейский тракт», по которым осуществляется движение в крупнейшие города Сибири (Новосибирск, Иркутск), за границу (в Монголию) и специализированные промышленные города Красноярского края (Лесосибирск, Енисейск).

Улично-дорожная сеть города Красноярска представлена преимущественно прямоугольной и прямоугольно-диагональной планировочной структурой. На планировку так же местами оказывает значительное влияние расположение железнодорожных линий и особенности рельефа, а также контуры берегов р. Енисей. В соответствии с Распоряжением администрации города от 15.02.2011 года N 107-ж «О перечне автомобильных дорог общего пользования местного значения» в городе зарегистрировано 1175 автомобильных дорог и сооружений дорожного хозяйства.

Протяженность улично-дорожной сети г. Красноярска составляет 1245 км, средняя плотность – 3.3 км/км². Такая величина данного показателя вполне типична для российских городов, однако, данный показатель не всегда точно отражает качество планировочной структуры улично-дорожной сети. Некоторые районы Красноярска, имеющие высокую плотность улично-дорожной сети, сталкиваются с транспортными проблемами.

Протяженность и площади УДС по административным районам Красноярска представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Характеристика УДС. Протяженность, плотность и площади по административным районам г. Красноярска на 2015г

Район	Длина (км)	Проезжая часть без тротуаров (кв.м.)	Плотность УДС(км/ кв.км.)	Площадь района (кв.км.)
Железнодорожный	95	943 663	8,27	11,49
Кировский	75	722 097	3,23	23,23
Ленинский	193	1 406 354	3,67	52,58
Октябрьский	200	1 631 068	2,19	91,21
Свердловский	153	1 239 435	2,02	75,84
Советский	271	2 880 713	3,02	89,82
Центральный	182	1 657 873	5,21	34,90
Итого:	1169	10 481 204	3,08	379,07

Самая большая протяженность улично-дорожной сети наблюдается в Советском и Октябрьском районах Красноярска (23% и 17,4% от длины УДС города в целом), что связано, прежде всего, со значительной площадью территории районов. Однако, максимальная общая площадь УДС района наблюдается в Советском (27,5%) и Центральном районах (15,8%), что связано с показателями ширины проезжих частей. По количеству улиц лидируют Советский и Октябрьский районы (280 и 238 улиц соответственно).

Для Железнодорожного и Кировского районов характерна самая маленькая длина улично-дорожной сети (8,1% и 6,4% от длины УДС города в целом соответственно), а также минимальная площадь проезжих частей без тротуаров (9% и 6,9% соответственно). Наименьшее количество улиц зарегистрировано в Кировском районе (80 улиц).

Одной из существующих проблем в городе является бурный рост автомобилизации. По оценкам аналитического центра «АльфаСтрахование», Красноярск всегда входил в десять городов с самой большой автомобилизацией общества. К 2011 году первое место занял Приморский край с 580 автомобилями на 1000 человек, а Москва находилась на восьмом месте [17].

На начало 2014 года первое место занимал Приморский край с 572 автомобилями на 1000 человек, затем следуют также Камчатский край (458),

Калужская (344), Московская (340), Калининградская (336), Псковская области (334), Карелия (329 авто/1000 чел.), Рязанская (312) и Тюменская области (312), а Москва опустилась на 10-е место (311). Первые высокие два места объясняются тем, что на Дальний Восток ввозятся поддержанные иномарки из Японии, при этом аналитики не исключают, что какая-то часть из них, «уходя» вглубь страны, остается на учёте в Приморье и на Камчатке. Реальная же автомобилизация в этих регионах может быть на уровне других лидеров рейтинга – 300-350 машин на 1000 жителей. Следом за первой десяткой в рейтинге автомобилизации России идут регионы Центрального и Северо-Западного Федеральных округов. Потом регионы Сибири (Красноярский край и Новосибирская область). Однако, в разрезе городов Красноярск входит в первую пятерку городов с наибольшей степенью автомобилизации (таблица 2).
Таблица 2 – Автомобилизация России (среднее количество индивидуальных легковых автомобилей на 1000 человек населения)

Субъект/год	Автомобилизация, автомобилей/чел			
	2002	2010	2013	2014
Российская Федерация	147,7	249	257	317
Московская область	203,2	307,4	323	344
Москва	256,2	298,7	297	311
Приморский край	167,5	579,9	547	572
Красноярский край	123,2	252	263	293,7
Новосибирская область	99,8	240,4	267	287
Алтайский край	118,8	235,5	241	256

Если тенденция роста автомобилей в городе Красноярске продолжит расти, то вскоре транспортная инфраструктура города не сможет обеспечивать бесперебойное взаимодействие такого огромного потока транспорта. В городе уже на данный момент наблюдается истощение существующих магистралей и развязок, что в очередной раз подчеркивает транспортную загруженность города Красноярска.

Автомобильный транспорт занимает ведущее место в загрязнении окружающей среды. Доля выбросов от автотранспорта в суммарных общекраевых выбросах загрязняющих веществ составляет более 30% [9, 10]. Кроме того, на долю автотранспорта приходится около 90% общего объема вредных веществ, поступающих в атмосферу от всех видов транспорта.

По данным УГИБДД ГУ МВД России по Красноярскому краю, количество различных видов автомобильного транспорта в 2016 г. Составило 1178421 единиц. В 2016 г. Произошло увеличение количества автотранспортных средств за счет увеличения численности легкового, грузового автотранспорта и автобусов (таблица 3).

Таблица 3 – Количество автотранспортных средств, стоящих на учете в Красноярском крае, и объемы выбросов от автотранспорта за 2011-2016 гг.

Год	Всего, единиц	Вид автотранспорта			Выбросы автотранспорта, тыс. т.
		Легковые	Грузовые	Автобусы	
2011	937446	775675	139182	22589	428,0
2012	987007	-	-	-	446,8/296,8
2013	1036408	869021	144504	22570	313,0
2014	1072738	914859	141927	15952	236,2
2015	1073790	916622	140457	16711	253,2
2016	1178421	906622	51971	5942	-

Увеличение выбросов автотранспорта в 2015 году обусловлено увеличением доли автотранспорта с бензиновыми типами двигателей, удельные выбросы от которых значительно выше по сравнению с удельными выбросами от автотранспорта с дизельными типами двигателей. В 2015 году суммарные выбросы от автотранспорта в Красноярском крае составили 253,2 тысяч тонн, что на 17 тысяч тонн (24,5%) больше, чем в 2014 году (236,2 тысяч тонн). Также можно заметить, что в Красноярском крае на протяжении последних лет наблюдается значительный рост единиц автотранспорта (почти на 15% с 937446 до 1073790 единиц). Наибольший рост автотранспорта в 2016 году заметен в

легковом виде автотранспорта, в то время как количество автобусов по сравнению с 2011 годом постоянно снижается (это связано с реализацией муниципальной программы «обеспечение пассажирских перевозок транспортом общего пользования в городе Красноярске» на 2017 год и плановый период 2018 - 2019 годов). Количество грузового автотранспорта колеблется на отметке в 140000 единиц. Резкое снижение количества выбросов в 2012-2015 годах связано с введением новой методики расчета выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от автомобильного транспорта (Распоряжение Федеральной службы по надзору в сфере природопользования от 01.11.2013 №6-р «Об утверждении порядка организации работ по оценке выбросов от отдельных видов передвижных источников»). Из-за разных систем учета данных, а также слишком большой дифференциации данных, сделать вывод можно только по 2014-2015 годам, в которых наблюдается рост выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от автомобильного транспорта. Для более точных выводов рассмотрим таблицу 4.

Таблица 4 – Динамика выбросов в атмосферу загрязняющих веществ в Красноярском крае без учета Норильского промрайона, тыс.т.

Годы	Суммарные выбросы	Выбросы от стационарных источников	Выбросы от передвижных источников (автотранспорта)
2011	971,0	562,3	408,7
2012	921,0	644,2	276,8
2013	874,7	571,4	303,3
2014	741,6	514,5	227,1
2015	826,1	582,2	243,9

По данным таблицы 4 заметно снижение количества выбросов загрязняющих веществ в атмосферу, но для большей наглядности представим данные таблицы 4 в виде графика на рисунке 1.

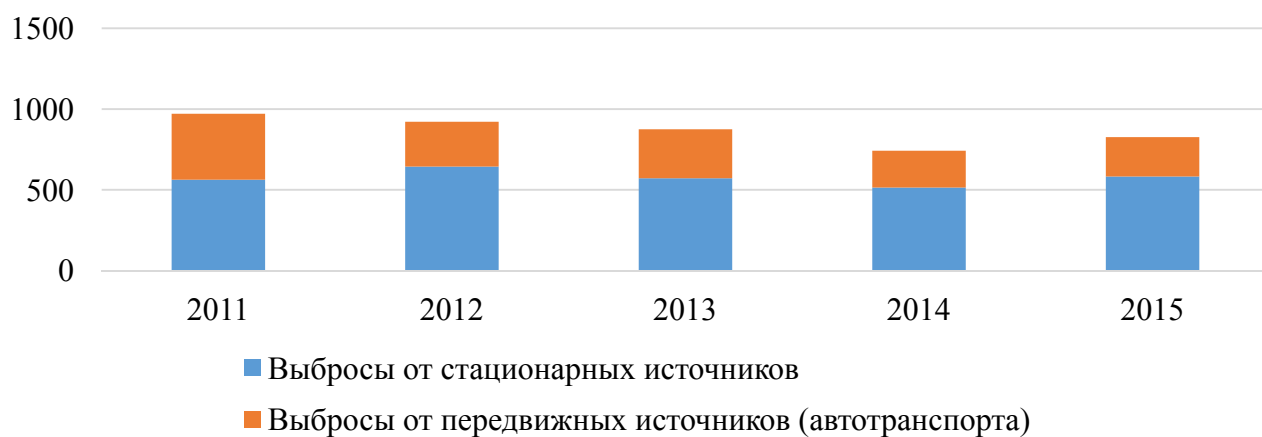


Рисунок 1– Динамика выбросов загрязняющих веществ в атмосферу в крае без учета Норильского промрайона (2011-2015 гг.)

В 2015 году без учета Норильского промрайона выбросы в атмосферу от стационарных и передвижных источников загрязнения по сравнению с 2014 годом увеличились на 84,5 тыс. т., в результате увеличения объемов выбросов от стационарных и передвижных источников (на 67,7 тыс. т. и 16,8 тыс. т. соответственно) и составили 826,1 тыс. т. По данным диаграммы можно заметить, что в 2011 году выбросы от автотранспорта составляли почти половину от суммарных выбросов, наравне с выбросами от стационарных источников, но в 2012 произошло изменение расчета показателей, что объясняет такое явное снижение доли выбросов от автотранспорта и выбросов загрязняющих веществ в атмосферу в целом, в 2012 и 2013 гг. Данная тенденция сохранялась до 2015 года, начиная с которого наблюдается рост выбросов загрязняющих веществ как от стационарных, так и от автомобильных источников.

В целом можно сделать вывод об увеличении отрицательного воздействия от автотранспорта на окружающую среду (атмосферный воздух). Увеличение данного воздействия происходит в основном по двум причинам: увеличение автомобилизации общества; техническое несоответствие автотранспортных средств экологическим стандартам.

Для актуализации данных и подтверждения обоснованности взятых данных, рассмотрим выбросы загрязняющих веществ в атмосферу в разрезе городов Красноярского края в 2015 г. (таблица 5).

Таблица 5 – Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу в городах Красноярского края в 2015 г.

Наименование городов края	Численность городского населения на 01.01.2016 (тыс. человек)	Количество выбросов загрязняющих веществ (тыс. т.)			Количество выбросов на 1 жителя (т)
		Всего	От стационарных источников	От передвижных источников	
Ачинск	106,6	15,1	7,0	8,1	0,2
Красноярск	1066,9	195,0	128,7	66,3	0,2
Канск	91,0	15,1	7,0	8,1	0,2
Лесосибирск	64,6	16,5	11,5	5,0	0,3
Норильск	178,1	1903,0	1893,7	9,3	10,7
Сосновоборск	38,4	9,2	3,5	5,7	0,2
Итого по 6 городам	1545,6	2185,3	2082,8	102,5	1,4
Всего по краю	2206,0	2729,1	2475,9	253,2	1,2

Объем валовых выбросов от стационарных и передвижных источников предоставлен по 6 главным городам края, и составляет 2185,3 тыс. т., в том числе от стационарных источников – 2082,8 тыс.т., от передвижных источников – 102,5 тыс.т., что составляет 99% от всех выбросов в Красноярском крае (2206 тыс. т.), 86% которых (1903,0 тыс. т.) приходится на г. Норильск. Наименьшие объемы выбросов от стационарных источников имеют гг. Канск и Сосновоборск. Наибольшие выбросы от передвижных источников зафиксированы в г. Красноярске – 66,3 тыс.т., наименьшие – в г. Лесосибирске – 5,0 тыс. т. Наибольший объем валовых выбросов от стационарных и передвижных источников в 2015г. имеет г. Норильск – 1903,0 тыс.т. (в 2014г. – 1850,4 тыс.т.), поэтому для чистоты проведенного исследования этот город был исключен при подсчете выбросов в Красноярском крае от передвижных и стационарных источников по годам (таблицы 4,5). К числу других городов края с наибольшими объемами валовых выбросов относятся г. Красноярск (195,0 тыс. т.) и г. Ачинск (46,5 тыс. т.). Наибольшие выбросы, приходящиеся на

одного жителя в г. Норильске – 10,7 т. Рассматривая структуру выбросов в Красноярске, можно увидеть, что больше трети (34%) загрязняющих выбросов в атмосферный воздух поступает от передвижных источников (автомобильного транспорта).

По данным таблиц 3,4,5, а также рисунка 1 можно сделать вывод о том, что количество загрязняющих веществ, выбрасываемых в атмосферный воздух увеличилось в основном за счет увеличения легкового автомобильного транспорта, что в очередной раз доказывает необходимость регулирования процесса автомобилизации общества, а также развития общественного пассажирского транспорта города Красноярска.

Несмотря на рост количества автомобилей, в Красноярском крае за несколько последних лет снизилось число дорожно-транспортных происшествий (с 4948 до 4477 единиц) с 2011 по 2016гг (таблица 6). Однако можно заметить период роста дорожно-транспортных происшествий с 2011 по 2013 гг., что скорее всего связано с ростом количества автомобилей в Красноярском крае, а также с ростом граждан, получивших водительское удостоверение. По данным УГИБДД по Красноярскому краю, в последние несколько лет выросло число аварий, виновниками которых являются водители с небольшим стажем вождения [8].

Таблица 6 – Количество дорожно-транспортных происшествий и пострадавших

Показатель/год	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Число дорожно-транспортных происшествий, единиц	1834	2004	2143	1931	1902	1900
Погибло в дорожно-транспортных происшествиях, человек	112	98	102	80	77	75
Ранено в дорожно-транспортных происшествиях, человек	2089	2400	2528	2195	2191	2190

в них по городу Красноярску в период с 2011 по 2016 гг.

Также, по данным таблицы 6 можно увидеть, что количество дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом снижается с каждым годом, что говорит о положительных результатах транспортной политики в области безопасности дорожного движения. Также об этом свидетельствует снижение количества раненых человек в дорожно-транспортных происшествиях в последние несколько лет (с 2014 года). По России в целом в 2016 году количество ДТП на автомобильных дорогах сократилось на 12,2 %, число погибших на 14,8 %, раненых на 8,5 %. Общее снижение количества ДТП на федеральных автомобильных дорогах, в которых дорожные условия отмечены как сопутствующий фактор, в 2016 году снизилось по сравнению с предыдущим годом на 6,6 %, общее снижение числа погибших в таких ДТП составило 10,4 %. Данный результат, в первую очередь, связан с высоким темпом строительства федеральной и региональной дорожной сети, новые объекты которой строятся по современным нормам безопасности с необходимым освещением и разноуровневыми пешеходными переходами. Сокращение смертности на дорогах является следствием работы государства по многим направлениям, включая усиление законодательства в области административных правонарушений.

Проблема средней продолжительности поездки до работы вытекает из проблемы пробок на дорогах крупных городов. Так, например, по данным аналитического центра «Яндекс», Красноярск входит в топ-10 городов с наибольшим приростом среднего балла пробок по 10ти бальной шкале [19]. Первое место в топе занимает Екатеринбург, второе – Челябинск, на третьем месте рейтинга оказался Новосибирск. Москва оказалась лишь на пятом месте, а Санкт-Петербург лишь на восьмом. Красноярск в этом рейтинге стоит на замыкающем, десятом месте рейтинга. Также, аналитический центр «Яндекс» отметил, что за последние три года прирост среднесуточного балла в городе вырос на 1,7 единиц, что в очередной раз подтверждает необходимость модернизации текущей транспортной системы города, а точнее, развития

общественного пассажирского транспорта. Если в Красноярске и дальше будет сохраняться рост автомобилизации и прирост пробок, это может привести к коллапсу транспортной системы города.

2.2 Анализ реализации программ по развитию общественного пассажирского транспорта

В городе Красноярске на данный момент исполняются несколько программ развития городского пассажирского транспорта, одна из которых является подпрограммой краевой отраслевой программы:

1. Муниципальная программа «Обеспечение пассажирских перевозок транспортом общего пользования в городе Красноярске» на 2017 год и плановый период 2018 - 2019 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 2019 году составит 1229,6 млн. пасс.-км;
- скорость сообщения городского транспорта общего пользования по сравнению с 2015 годом увеличится на 11,7% и к 2019 году составит 23,0 км/ч;

– объем бюджетных ассигнований на 1 пассажира сопоставимых ценах 2013 года по сравнению с 2015 годом снизится на 26% и к 2019 году составит 1,79 рубля.

Общий объем финансирования за счет средств бюджета города – 1694764,28 тыс. руб., в том числе по годам реализации:

- 2017 год – 565024,76 тыс. руб.;
- 2018 год – 564869,76 тыс. руб.;
- 2019 год – 564869,76 тыс. руб.

2. Подпрограмма «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры красноярской агломерации» государственной программы Красноярского края «Развитие транспортной системы».

Целями подпрограммы являются:

- приведение в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние дорог Красноярской агломерации;
- ликвидация очагов аварийности на дорогах Красноярской агломерации.

Для реализации целей необходимо решение следующих задач:

- ремонт, капитальный ремонт, реконструкция и строительство автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения;
- ремонт, капитальный ремонт, реконструкция и строительство автомобильных дорог общего пользования местного значения г. Красноярска.

Ожидаемые результаты от реализации подпрограммы, отражающие социально-экономическую эффективность реализации подпрограммы:

- увеличение доли протяженности дорог Красноярской агломерации, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, с 38% до 53%;
- снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий («очагов аварийности») на дорожной сети Красноярской агломерации с 49 шт. до 5 шт.;

– уменьшение доли протяженности дорог Красноярской агломерации, работающих в режиме перегрузки в час пик, с 26% до 13%;

– увеличение доли граждан, отметивших улучшение ситуации на дорожной сети Красноярской агломерации (в части состояния дорожной сети и уровня безопасности дорожного движения), с 0% до 20%.

Целевые индикаторы:

– пассажирооборот на городском пассажирском транспорте по сравнению с 2016 годом увеличится на 4% и к 2019 году составит 1229,0 млн. пас.-км;

– скорость сообщения городского транспорта общего пользования по сравнению с 2016 годом увеличится на 12,7% и к 2019 году составит 23,0 км/ч;

– объем бюджетных ассигнований на 1 пассажира в сопоставимых ценах 2013 года по сравнению с 2016 годом снизится на 16,7% и к 2019 году составит 1,70 рубля.

Объем финансирования на 2017 - 2018 годы – 4069022,2 тыс. рублей, из них:

– за счет средств дорожного фонда Красноярского края – 2069022,2 тыс. рублей;

– за счет средств Федерального бюджета – 2000000 тыс. рублей.

– 2017 год – 2005100,4 тыс. рублей, из них:

а) за счет средств дорожного фонда Красноярского края – 1005100,4 тыс. рублей;

б) за счет средств федерального бюджета – 1000000,0 тыс. рублей.

– 2018 год – 2063921,8 тыс. рублей, из них:

а) за счет средств дорожного фонда Красноярского края – 1063921,8 тыс. рублей;

б) за счет средств федерального бюджета – 1000000,0 тыс. рублей.

3. «Развитие жилищно-коммунального хозяйства и дорожного комплекса города Красноярска» на 2017 год и плановый период 2018-2019 годов.

В сфере транспортного комплекса в рамках данной программы предусмотрена следующая цель: содержание дорожного комплекса города в надлежащем состоянии.

В рамках этой цели предусмотрена подпрограмма по содержанию и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в городе.

Сроками реализации программы является период с 2017 по 2019 гг.

Целевым показателем является доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, которая должна снизиться с 68,85% в 2016 году до 66,56% в 2017 году, 66,56% в 2018 году, 66,56% в 2019 году.

Общий объем бюджетных ассигнований на реализацию Программы в 2017 - 2019 годах составляет 21872590,59 тыс. рублей.

О конечных результатах исполнения программ сделать вывод невозможно в силу нахождения программ в стадии реализации. Однако можно оценить реализацию программ за 2016 и 2015, в сравнении с 2014 по ряду показателей (таблица 7)

Таблица 7 – Целевые показатели реализации программ развития общественного пассажирского транспорта города Красноярск

Показатель	2014	2015	Темп прироста/спада, в процентах	2016	Темп прироста/спада, в процентах
Пассажирооборот на городском пассажирском транспорте, млн. пас.-км.	1256,5	1205,9	-4%	1181,3	-2%
Скорость сообщения городского транспорта общего пользования, км/ч	20,4	20,6	1%	20,4	-1%
Объем бюджетных ассигнований на одного пассажира в сопоставимых ценах 2013 года, руб.	2,62	2,42	-8%	2,04	-16%

Количество перевезенных пассажиров, млн. пас.	218,9	210,1	-4%	205,8	-2%
Количество подвижного состава, выходящего на линию, единиц	934	955	2%	916	-4%

По данным таблицы 7 можно заметить, что положительная динамика (положительное значение темпа роста) было лишь по одному показателю (скорость сообщения городского транспорта общего пользования, км/ч), и только за один год (2015). По остальным показателям в период с 2014 по 2016 год наблюдается только спад. 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). Объем бюджетных ассигнований на одного пассажира за два года снизился на 24%, что показывает положительное влияние программы, с относительно высокими для такого короткого периода показателями. По количеству подвижного состава, выходящего на линию можно заметить не такое большое снижение (2% за 2 года), 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. Единственным показателем, не изменившимся за 2 года, является скорость сообщения городского транспорта общего пользования (20,4 км/ч), однако этот показатель также является относительно низким.

Если сравнивать полученные значения с плановыми, а также учитывать текущую динамику целевых показателей, то можно предположить, что плановые показатели будут достигнуты лишь по количеству подвижного

состава, выходящего на линию, а также объему бюджетных ассигнований на одного пассажира в сопоставимых ценах 2013г.

Для полноты оценки эффективности реализации программ развития общественного пассажирского транспорта города Красноярск необходимо также рассмотреть иные показатели улично-дорожной сети.

Сперва рассмотрим динамику показателей протяженности и площади покрытий УДС г. Красноярск за трехлетний период (2014 — 2016 гг., таблица 8).

Таблица 8 – Динамика изменения показателей протяженности и площади покрытий улично-дорожной сети города Красноярск за период с 2014 по 2016 годы

Год	Протяженность, км	Площадь, кв.м.
2014	1 169	10 481 204
2015	1 172	10 481 227
2016	1 179	10 481 280

Согласно данным Департамента городского хозяйства и Управления капитального строительства г. Красноярск общая протяженность существующей улично-дорожной сети г. Красноярск на начало 2017 года составила 1 179 км, а площадь проезжих частей — 10 481 280 кв.м, средняя ширина проезжей части — 7,6 м.

По данным таблицы 8 можно заметить, что в период с 2014 по 2016 годы протяженность улично-дорожной сети города Красноярск практически не изменилась (за 2 года прирост составил всего 1%). Причем, в период с 2014 по 2015 годы прирост был всего 3 км, а с 2015 по 2016 годы – 7 км. Прирост площади улично-дорожной сети города Красноярск за указанный выше период составляет всего 76 кв.м., что в общей площади не заметно (темп прироста составляет 0,0007%), что является крайне маленьким показателем.

Среди наиболее масштабных проектов, связанных с развитием УДС в последние два года, следует выделить:

- завершение строительства в 2016 году путепровода через железную дорогу на участке от Северного шоссе до ул. Авиаторов;
- открытие участка ул. Мужества от ул. Чернышевского до ул. Любы Шевцовой в 2016 году;
- окончание строительства развязки на пересечении ул. Калинина, ул. Брянская и ул. 2-я Брянская в 2016 году;
- открытие Нового 4-го моста через реку Енисей в 2015 году;
- реконструкция Свободного пр-та с расширением проезжей части до 6-ти полос движения транспорта (на участке от ул. Маерчака до ул. Ладос Кецховели) в 2015-2016 гг.
- увеличение пропускной способности в утренние и вечерние часы пик центральной части города.

Достижение целевого показателя доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей доле протяженности автомобильных дорог общего пользования можно посмотреть в таблице 9.

Таблица 9 – Изменение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения за 2014 - 2017 гг., в процентах.

Показатель/год	2014	2015	2016	2017 (план)
Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, процентов	75,53	69,32	68,85	66,56

По данным таблицы 9 видно, что самый большой темп прироста доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, отвечающих нормативным требованиям (спад доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих

нормативным требованиям) в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения был в период 2014-2015 годов (6,21%). Далее, в 2016 году данный показатель практически не изменился (0,5%). Однако, на период 2017 - 2019 годов запланирован рост данного показателя еще на 2,3% с последующим сохранением ожидаемого уровня в 66,56%.

Еще одним немаловажным мероприятием по развитию общественного транспорта города является принятие новой транспортной схемы города Красноярска [приложение А] взамен старой, принятой еще в 70х годах прошлого века, изжившей себя и несоответствующей текущему уровню транспортных потоков города.

В соответствии с планами этой схемы, есть несколько ключевых нововведений, способных изменить существующую транспортную систему города:

- превращение после 2033 года пр. Мира в пешеходно-транспортную улицу от ул. Профсоюзов и до Парижской Коммуны;
- несмотря на открытие четвертого моста, он не может решить все проблемы со связыванием берегов Енисея, поэтому в транспортной схеме города предусмотрены еще два моста. Их строительство планируется в период после 2033 года;
- после этого в Красноярске планируется начать строительство пятого моста, он пройдет от ул. Затонской через остров Татышев и выйдет на левый берег на ул. Андрея Дубенского, которую планируется соединить более удобным проездом с ул. Игарской;
- остров Татышев пользуется большой популярностью у горожан, но попасть на него сейчас можно только двумя путями – через Виноградовский мост с площади Мира и через Октябрьский мост. В будущем на остров Татышев можно будет попасть сразу через три новых пешеходных моста (не считая Виноградовского);
- шестой мост, даты строительства которого пока даже не называются, поможет объединить Ленинский и Советский районы. По планам

он соединит пр. Комсомольский и ул. Фестивальную с дальнейшим выходом на пр. им. газеты Красноярский рабочий. На левом берегу подготовка к строительству этого моста начнется до 2033 года.

Обобщая данные о проведенной оценке, можно сделать вывод о недостаточной степени реализации программ развития общественного пассажирского транспорта города Красноярска. Из всех существующих программ, положительные значения целевых показателей были достигнуты лишь по трем направлениям: доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, процентов; количество подвижного состава, выходящего на линию; объем бюджетных ассигнований на одного пассажира в сопоставимых ценах 2013 года. По остальным показателям в текущем периоде наблюдается либо стагнация, либо, что еще хуже, спад. Однако, на текущий и плановый периоды поставлены вполне достижимые цели улучшения существующей ситуации транспортной системы города Красноярска с возможностью их реализации.

Необходимо отметить, что в долгосрочной перспективе города Красноярска предусмотрены кардинальные изменения в области транспортной структуры города. Запланированные мероприятия преимущественно нацелены на строительство новых развязок или мостов; также переоборудование центральных улиц исключительно для пешеходного движения; кольцевой автомобильной и железной дороги вокруг города. Однако, лишь малая часть данных изменений нацелена на улучшение системы городского пассажирского транспорта.

Также, стоит отметить, что муниципальные программы развития общественного пассажирского транспорта не достигают плановых показателей, однако говорить о степени их реализации в самом начале сложно, как и оценить достигнутые результаты, кроме как по отдельным целевым показателям. В настоящий же момент видно, что с каждым годом ситуация с транспортной загруженностью города только усугубляется. В средне- и краткосрочной

перспективе в городе мною не было замечено целей или задач, которые могут значительно улучшить систему общественного пассажирского транспорта города Красноярска.

2.3 Оценка эффективности функционирования общественного пассажирского транспорта города Красноярска

Для выявления наиболее эффективных путей развития общественного пассажирского транспорта города Красноярска необходимо, помимо анализа реализации программ развития общественного пассажирского транспорта города, также рассмотреть проблемы, затрагивающие интересы населения. Для этого необходимо проанализировать данные опроса, проведенного научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта (НИИАТ) [11]. Общее количество опрошенных респондентов составило 10 тыс. человек.

Для оценки условий движения в общественном транспорте используется субъективная оценка качества пассажирских перевозок. Для этого респондентам задавался вопрос: «Как Вы оцениваете качество пассажирских перевозок общественным транспортом по г. Красноярску по 5-ти бальной шкале?» (рисунок 2). Далее, респондентам были заданы вопросы, конкретизирующие качество пассажирских перевозок общественным транспортом по городу Красноярску.

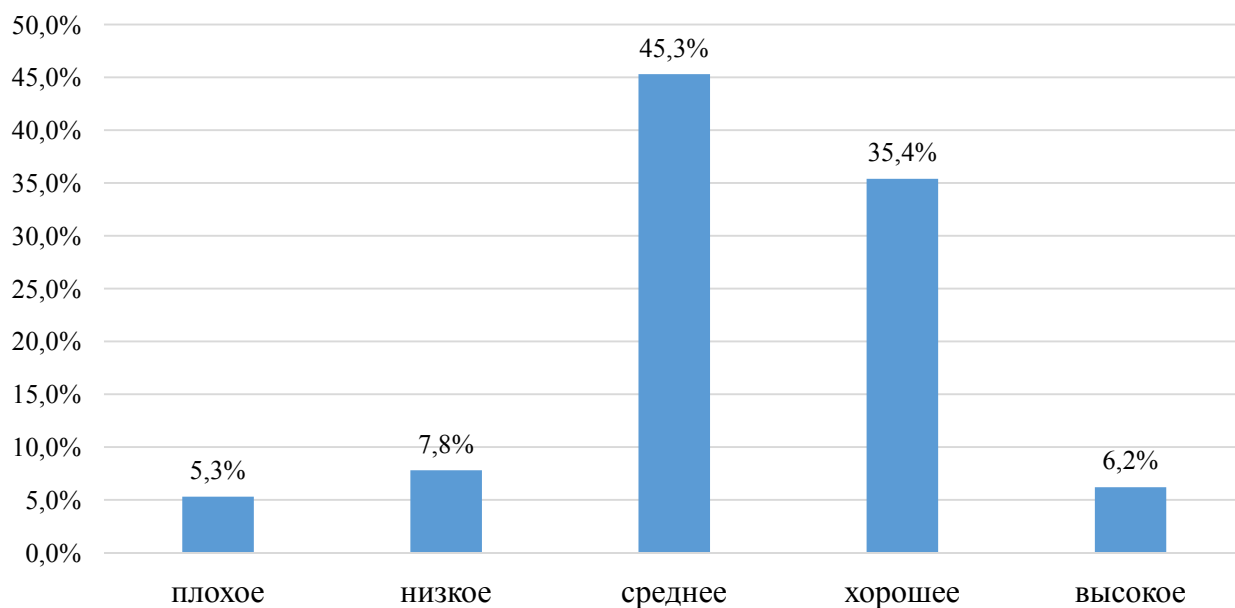


Рисунок 2 – Оценка качества пассажирских перевозок общественным пассажирским транспортом

По данным рисунка 2 видно, что большая часть жителей, которым задавался этот вопрос (80,7%) оценивает качество пассажирских перевозок как среднее (45,3%) или хорошее (35,4%), из чего следует, что качество обслуживания необходимо повышать. Высоким качество пассажирских перевозок считает лишь 6,2% опрошенных; низким немного больше (7,8%), а плохим 5,3%.

Наиболее важными, по мнению граждан, являются такие аспекты пользования пассажирским транспортом, как:

- территориальная доступность остановок;
- ценовая доступность поездок;
- соблюдение расписания движения;
- время ожидания;
- время начала и окончания движения транспорта на маршруте;
- соблюдение норм вместимости;
- количество пересадок.

Для начала рассмотрим передвижение населения города Красноярска по внутригородским районам (таблица 10).

Таблица 10 – Передвижение населения города Красноярска внутри города, в процентах

В каком районе Красноярска вы фактически проживаете?	Укажите адрес места работы (учебы) в Красноярске, которое Вы посещаете наиболее регулярно?							
	Центральный	Железнодорожный	Октябрьский	Советский	Кировский	Ленинский	Свердловский	Затрудняюсь ответить
Центральный	43,1	6,2	10,8	18,5	4,6	1,5	9,2	6,2
Железнодорожный	27,7	22,8	18,8	14,9	5,9	1,0	4,0	5,0
Октябрьский	16,7	8,6	47,1	13,8	1,1	2,3	5,7	4,6
Советский	16,2	6,7	10,5	47,5	4,5	5,1	3,5	6,1
Кировский	13,3	5,0	1,7	20,8	22,5	15,8	12,5	8,3
Ленинский	9,0	5,2	7,5	17,2	14,9	30,6	7,5	8,2
Свердловский	19,2	7,7	7,7	12,3	8,5	9,2	24,6	10,8
Всего	18,2	8,3	15,7	25,4	8,0	9,1	8,5	6,8

По данным таблицы 10 можно заметить, что население перемещается преимущественно внутри района проживания (от 22% до 47,5%). Самым часто посещаемым районом после района проживания является Центральный (от 9% до 43%), за ним следует Советский (от 12% до 47,5%). Это связано с тем, что люди предпочитают выбирать работу ближе к дому, а также с тем, что в Центральном и Советском районах находится много мест приложения труда.

Для определения условий движения в городе и выявления наиболее эффективных путей решения проблемы транспортной загруженности, необходимо определить среднее расстояние, время в пути, и количество пересадок при движении.

Данные о среднем расстоянии и времени в пути можно увидеть на рисунке 3.

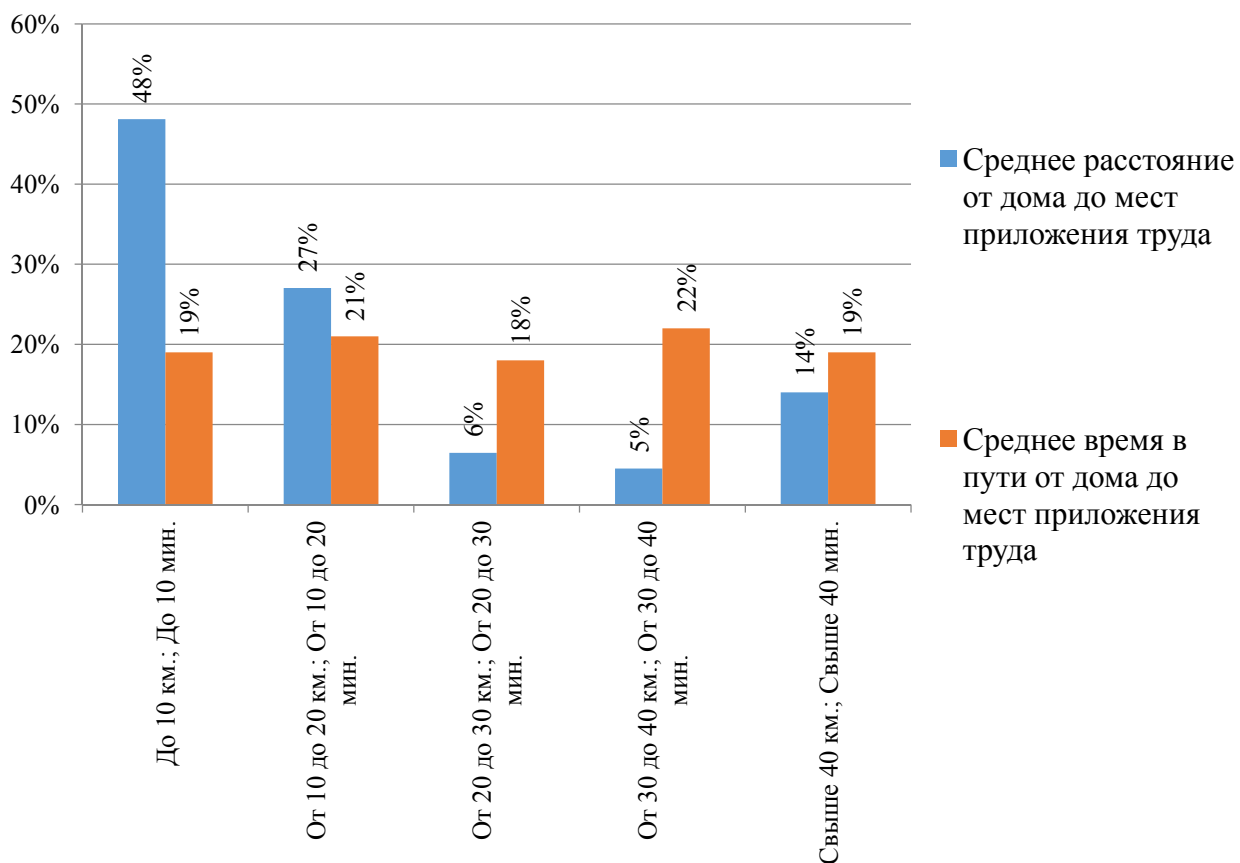


Рисунок 3 – Среднее расстояние и среднее время в пути от дома до мест приложения труда

По данным рисунка 3 видно, что жители преимущественно перемещаются в границах района проживания и соседних районах. Предположение о том, что большинство граждан перемещаются в границах своего района, также подтверждает рисунок 3. Почти половина (48%) граждан перемещается на расстояние менее 10 км. Однако, время в пути распределяется практически одинаково на всех расстояниях (от 18% до 22%). Основываясь на том, что 59% респондентов затрачивают на время в пути свыше 20 минут можно сделать вывод о необходимости сокращения для них времени в пути. Это возможно сделать при помощи развития системы транспорта общего пользования.

Использование транспорта для перемещения по городу по его видам показано на рисунке 4.

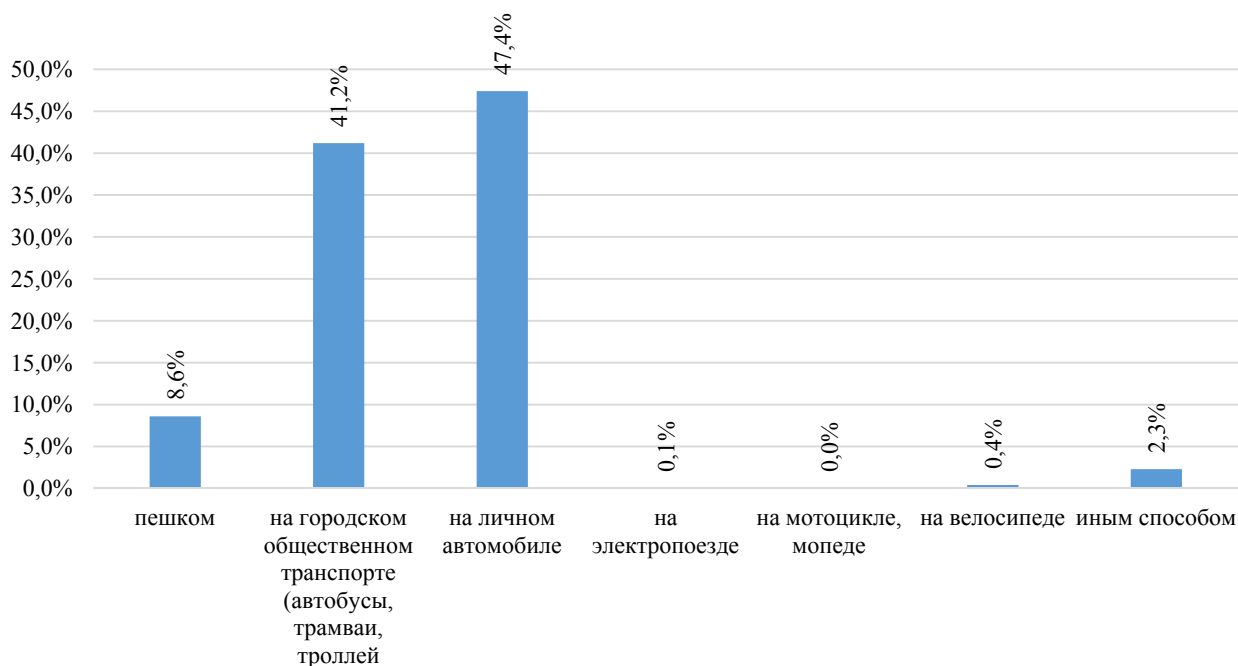


Рисунок 4 – Процентное соотношение использования приоритетных видов передвижения по городу

По данным рисунка 4 видно, что почти половина жителей Красноярска предпочитают использовать личный автомобиль для поездок по городу (47,4%), что негативно сказывается как на окружающую среду, так и на транспортную загруженность города. Общественный транспорт находится только на втором месте (41,2%), что показывает его низкую популярность. Остальные виды транспорта занимают незначительную долю в использовании.

Следующей важной характеристикой пользования общественным транспортом является допустимое отклонение маршрутного транспортного средства от расписания. Соблюдение расписания общественного транспорта рассматривается как допустимое для респондента отклонение маршрута от расписания (рисунок 5).

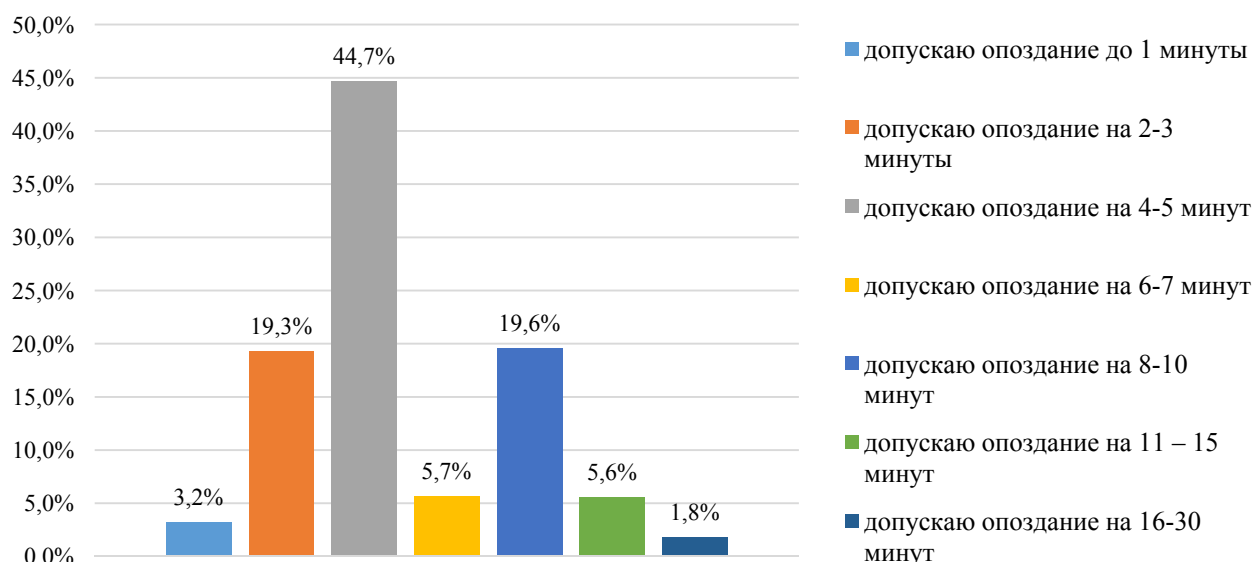


Рисунок 5 – Допустимое отклонение от расписания, мин

По данным рисунка 5 видно, что подавляющая масса жителей допускает отклонение на 4-5 минут (44,7%). Опоздание на 1 минуту допускает только 3,2% опрошенных, на 2-3 минуты 19,3%. Остальные жители готовы ждать необходимый им общественный транспорт вплоть до 15 минут (6-7 минут 5,7%; 8-10 минут 19,6%; 11-15 минут 5,6%). Ожидать общественный транспорт от 16 до 30 минут готовы лишь 1,8% горожан.

В связи с дифференциацией начала рабочего времени у различных категорий граждан, необходимо выявить удобное время начала движения на маршруте (рисунок 6).

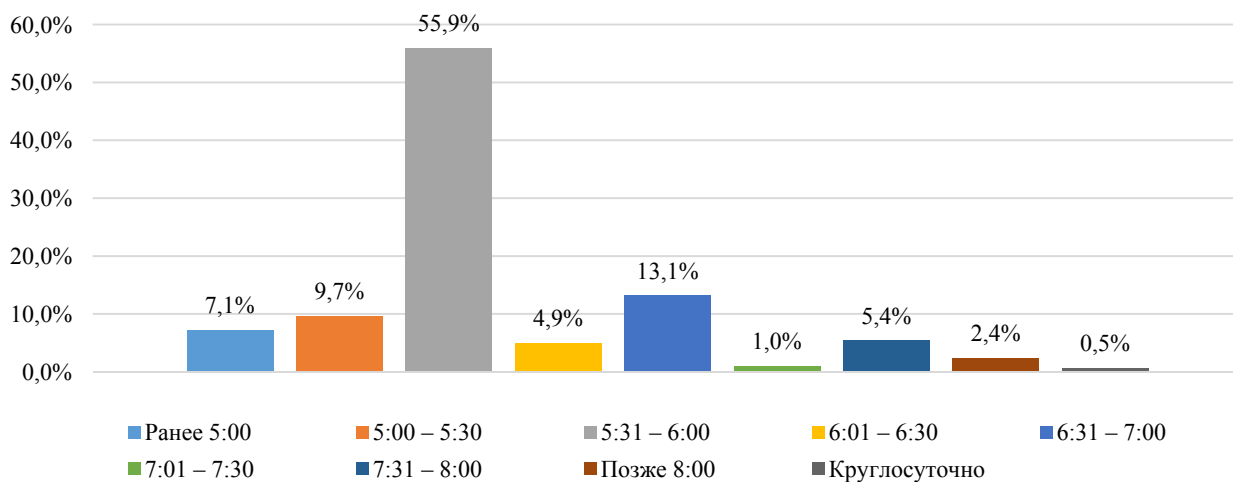


Рисунок 6 – Удобное время начала движения транспорта на маршруте

Большинство граждан (55,9%) считает удобным временем для начала движения транспорта на маршруте промежуток 5:31-6:00 утра. На данный момент 25% автобусов начинают движение в период с 5:31 до 6:00, 25% в период с 6:31 до 7:00, и 50 % в период с 6:00 - 6:30, что не полностью обеспечивает интерес населения. Также, есть категории населения, которым необходим общественный транспорт в более раннее время (ранее 5:00 7,1%; 5:00 - 5:30 9,7%).

Также, необходимо определить удобное время окончания движения транспорта на маршруте (рисунок 7).

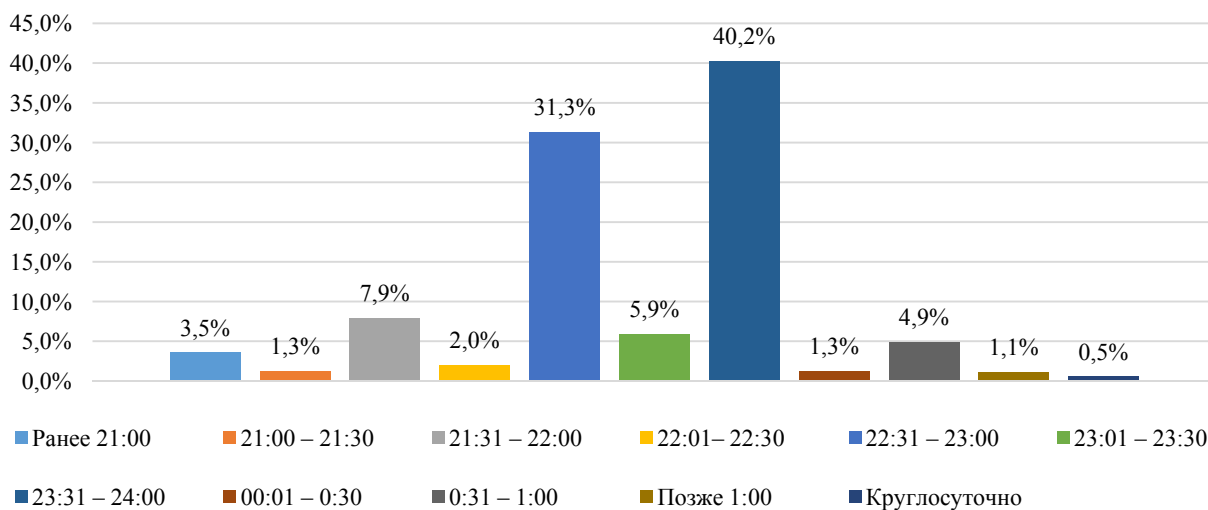


Рисунок 7 – Удобное время окончания движения транспорта на маршруте

По данным рисунка 7 видно, что основная масса людей (92,2%) желает, чтобы движение заканчивалось не ранее 24:00. Но в настоящее время 20% маршрутов отправляются в завершающий рейс в интервал с 22:30 до 23:00, 46% в интервал с 23:00 до 23:30; и 34% в период с 23:30 - 24:00. В связи с чем необходимо корректировать график движения для маршрутов, заканчивающих движение ранее этого времени. Для выполнения пожеланий оставшейся части населения (7,8%) возможно организовать маршруты, осуществляющие перевозки в период с 00:01 до 5:30 по наиболее востребованным маршрутам.

Еще одним важным фактором обеспечения комфортных условий движения общественного транспорта является соблюдение норм вместимости (рисунок 8).

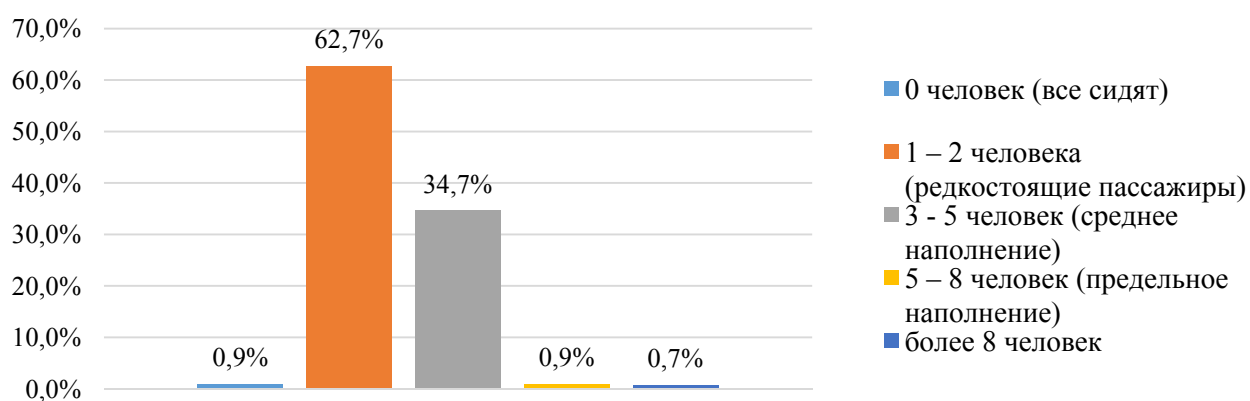


Рисунок 8 – Комфортное количество человек на 1 кв. метр пола салона

По рисунку 8 можно сделать вывод, что люди высоко ценят свое личное пространство и основным пожеланием является наполняемость в 1-2 человека на кв. м. пола (62,7% жителей). Только 34,7% опрошенных ответили, что для них наполнение 3-5 человек на 1 кв. м. пола салона является комфортным. Остальные категории составляют менее 3%. 0,9% опрошенных респондентов считают комфортным проезд, при котором в салоне маршрутного транспортного средства все пассажиры будут сидеть. Также 0,9% считают комфортным предельное наполнение салона (5-8 человек на 1 кв. метр пола).

Еще 0,7% считают комфортным проезд «в давке» – при наполняемости более 8 человек на 1 кв. метр пола.

Данные опроса по данной характеристике комфортного проезда в общественном транспорте в корне отличаются от проводимой политики сокращения количества подвижного состава, выходящего на линию, что также требует корректировки.

Последним важным аспектом качества перевозок общественным пассажирским транспортом является количество пересадок при совершении одной поездки (рисунок 9).

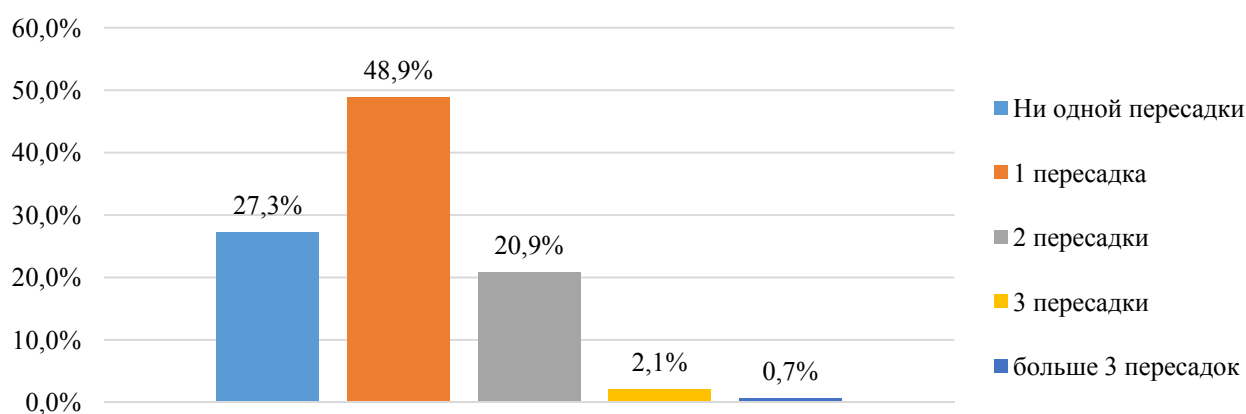


Рисунок 9 – Приемлемое количество пересадок при совершении одной поездки

Большая часть жителей Красноярска (48,9%) считает приемлемой наличие одной пересадки при совершении поездки. Почти треть опрошенных (27,3%) считают неприемлемым наличие хотя бы одной пересадки. Более одной пересадки в городе Красноярске готовы совершить лишь 2,8% горожан (2,1% три пересадки; 0,7% более трех пересадок) На основании этого можно сделать вывод, что необходимо создавать комфортные условия и сокращать время в пути при пересадке.

Стоит также отметить, что по результатам опросов, проведенных Политехническим институтом ФГАОУ ВПО «Сибирский федеральный университет», выявлено, что при условии совершенствования системы общественного транспорта 53% населения, использующего личный транспорт,

рассмотрят возможность поездок на общественном транспорте. Таким образом, соответствующее повышение качества обслуживания на общественном транспорте может существенно повысить объем перевозок пассажиров.

Делая вывод по данной главе, необходимо еще раз отметить основные проблемы общественного пассажирского транспорта города Красноярска:

- падение спроса на услуги общественного транспорта характеризуют его состояние как неудовлетворительное в отношении текущей транспортной ситуации в городе;
- по данным Госавтоинспекции Красноярского края, на 01.01.2017 зарегистрировано 1178421 автомобиля (с 2010 года увеличение транспорта составило более 25%). Одновременно за этот период на муниципальном транспорте количество пассажиров на одно транспортное средство снизилось на 21,4%;
- сохраняется устойчивая тенденция к увеличению времени при поездках по городу;
- регулярно возникают транспортные заторы, которые приводят к снижению скорости сообщения и увеличению интервалов движения общественного транспорта;
- необеспеченность приоритета общественного транспорта при движении в транспортном потоке;
- большой износ инженерной инфраструктуры и подвижного состава городского электротранспорта, в результате чего электротранспорт все больше теряет свою привлекательность для пассажиров;
- недостаточная приспособленность общественного пассажирского транспорта города к нуждам маломобильных категорий населения;
- загрязнение окружающей среды. Доля автотранспорта в шумовом воздействии на окружающую среду составляет 85 - 90%, доля выбросов в атмосферу загрязняющих веществ – 43%, парниковых газов – 10%. При этом доля общественного транспорта в общем количестве автотранспорта составляет 0,4%.

3 Совершенствование организации городского пассажирского транспорта города Красноярск

3.1 Разработка подпрограммы развития городского пассажирского транспорта города Красноярск

Городской пассажирский транспорт общего пользования является неотъемлемой инфраструктурной частью современного города, позволяя связать его территорию в единое жизненное пространство, а также необходимым условием обеспечения повышения качества жизни населения.

Система общественного пассажирского транспорта должна обеспечивать функциональную целостность и взаимосвязанность всех основных структурных элементов территории с учетом перспектив развития населенных пунктов.

В целях развития эффективной, привлекательной и доступной для населения системы городского пассажирского транспорта, соответствующей всем техническим требованиям и требованиям безопасности; а также обеспечивающую конкурентную среду между перевозчиками, мною была разработана подпрограмма развития городского пассажирского транспорта города Красноярск.

На основе проведенного анализа с учетом существующих особенностей транспортной системы города Красноярск, а также основных проблем городского пассажирского транспорта города Красноярск, мною были поставлены следующие задачи, требующие решения в данной программе:

1. стимулирование конкуренции на рынке городского пассажирского транспорта и создание нового конкурентного рынка – внутри отдельно взятых маршрутов;
2. введение нерегулируемого рынка пассажироперевозок для отдельных (новых) видов городского пассажирского транспорта – автобусного экспресса, маршрутного такси, автобусов малой вместимости с повышенными условиями комфортности;

3. внесение изменений в законодательную базу по регулированию отношений в сфере общественного транспорта.

Правовыми актами, являющимися основаниями для разработки данной программы являются:

1) Постановление администрации города от 27.03.2015 N 153 «Об утверждении Порядка принятия решений о разработке, формировании и реализации муниципальных программ города Красноярска»;

2) Распоряжение администрации города от 15.07.2016 N 217-р «Об утверждении перечня муниципальных программ города Красноярска на 2017 год и плановый период 2018 - 2019 годов»;

3) Устав города Красноярска.

Для решения первой поставленной задачи (стимулирования конкуренции на рынке городского общественного транспорта) необходимо создание конкуренции в процессе осуществления деятельности оказания услуг пассажироперевозок, путем проведения таких мероприятий, как:

1.1 создание конкуренции перевозчиков внутри маршрутов на основе критериев отбора и предоставления приоритетного права выхода на маршрут транспортных средств тех хозяйствующих субъектов, которые предложили наилучшие условия для осуществления пассажирских перевозок (приложение Б).

Целевыми индикаторами реализации данной задачи будут являться доля транспортных средств общественного транспорта, срок эксплуатации которых менее 3 лет в общем количестве транспортных средств городского пассажирского транспорта; доля транспортных средств общественного транспорта, срок эксплуатации которых от 3 до 5 лет в общем количестве транспортных средств городского пассажирского транспорта; доля транспортных средств общественного транспорта, срок эксплуатации которых от 5 до 10 лет в общем количестве транспортных средств городского пассажирского транспорта; доля транспортных средств, срок эксплуатации которых более 10 лет в общем количестве транспортных средств городского

пассажирского транспорта; пассажирооборот по маршрутам общественного транспорта; количество предприятий, обслуживающих один маршрут.

В области повышения комфортности и популярности городского общественного транспорта необходимо выполнить следующие мероприятия:

2.1 внедрение новых видов городского пассажирского транспорта:

- маршрутного такси;
- автобусных экспрессов;
- автобусов малой вместимости с повышенными условиями

комфортности;

2.2 введение нерегулируемого рынка тарифов на пассажироперевозки данными видами транспорта.

Целевые индикаторы реализации данной задачи: доля пассажирооборота маршрутных такси в общем пассажирообороте; доля транспортных средств маршрутного такси в общей доле транспортных средств общественного транспорта; скорость сообщения различных видов городского пассажирского транспорта; доля пассажирооборота автобусных экспрессов в общем пассажирообороте; доля пассажирооборота автобусов малой вместимости с повышенными условиями комфортности в общем пассажирообороте; доля автобусов малой вместимости с повышенными условиями комфортности в общем количестве транспортных средств общественного транспорта; доля автобусных экспрессов в общем количестве транспортных средств общественного транспорта.

В целях обеспечения нормативно-правового подтверждения внедряемых мероприятий (внесения изменений в законодательную базу по регулированию отношений в сфере общественного транспорта), необходимо:

3.1 Внесение системы оценки и предоставления приоритетного права выхода на маршрут транспортных средств в Постановление Правительства Красноярского края от 27.12.2011 № 808-п «Об утверждении порядков проведения конкурсов на право заключения договоров об организации регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом по

муниципальным, пригородным и межмуниципальным маршрутам, типовых договоров об организации регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом по муниципальным, пригородным и межмуниципальным маршрутам и создании комиссии по проведению конкурсов на право заключения договоров об организации регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом по пригородным и межмуниципальным маршрутам»;

3.2 Внесение изменений в Постановление Правительства Красноярского края от 09.10.2015 №545-п «Об утверждении предельного тарифа на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по городским маршрутам на территории города Красноярска».

Ответственным за исполнение данных мероприятий органом власти необходимо назначить Департамент транспорта города Красноярска, Департамент городского хозяйства города Красноярска, Красноярский городской Совет, МКУ города Красноярска «Управление дорог, инфраструктуры и благоустройства», а также Правительство Красноярского края.

Реализация мероприятий Программы, достижение целей и задач связаны с программами «Развитие жилищно-коммунального хозяйства и дорожного комплекса города Красноярска» на 2017 год и плановый период 2018 - 2019 годов, в рамках которой предусматривается развитие улично-дорожной сети, приведение дорог в нормативное состояние, содержание объектов дорожного хозяйства и обеспечение своевременной очистки улично-дорожной сети, и «Обеспечение пассажирских перевозок транспортом общего пользования в городе Красноярске» на 2017 год и плановый период 2018 - 2019 годов – реализация принципов доминирования общественного транспорта, обеспечение равной транспортной доступности для населения города Красноярска, а также подпрограммой «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры красноярской агломерации» государственной программы Красноярского края «Развитие транспортной системы», в рамках которой предусматривается

приведение в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние дорог Красноярской агломерации и ликвидация очагов аварийности на дорогах Красноярской агломерации.

Без комплексного выполнения мероприятий указанных программ невозможно будет достижение цели и показателей задач настоящей Программы.

Сроком реализации программы является период 2018 - 2019 годов, с целью подготовки системы городского пассажирского транспорта города Красноярска к 29 Всемирной зимней универсиаде.

Ожидаемыми результатами выполнения данной подпрограммы являются:

- возникновение нового вида конкуренции – внутри маршрутов городского пассажирского транспорта;
- расширение рынков сбыта для предпринимателей в сфере пассажироперевозок;
- обновление подвижного состава городского общественного транспорта, выходящего на маршрут;
- рост парка транспортных средств городского пассажирского транспорта;
- повышение привлекательности, популярности и доступности городского пассажирского транспорта для всех категорий населения города Красноярска;
- обеспечение всех жителей города Красноярска равными возможностями транспортного обслуживания;
- возникновение новых видов городского пассажирского транспорта;
- реализация принципов доминирования общественного транспорта;
- увеличение объема перевозок общественным транспортом за счет роста качества и комфортности таких перевозок;
- улучшение экологической ситуации в городе Красноярске вследствие снижения выбросов от передвижных источников (обновление парка, снижение

– совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городе Красноярске.

3.2 Мероприятия, направленные на создание конкуренции внутри маршрутов

Перечень мероприятий, необходимых для решения первой поставленной задачи (стимулирование конкуренции на рынке городского пассажирского транспорта и создание нового конкурентного рынка – внутри отдельно взятых маршрутов) и их детализация.

Мероприятие 1.1 создание конкуренции перевозчиков внутри маршрутов на основе критериев отбора и предоставления приоритетного права выхода на маршрут транспортных средств тех хозяйствующих субъектов, которые предложили наилучшие условия для осуществления пассажирских перевозок.

В настоящее время в городе Красноярске на большинстве маршрутов осуществляет деятельность лишь один хозяйствующий субъект, вследствие чего конкуренция на рынке пассажирских перевозок ведется за право обслуживания наиболее прибыльного маршрута (популярного маршрута с большим пассажиропотоком).

Также, существует конкуренция между маршрутами, частично дублирующими друг друга (водители данных маршрутов пытаются быстрее прибыть на остановку с целью получения большего количества пассажиров, или наоборот, если один из данных маршрутов идет следом за другим, водитель пытается увеличить интервал между ними). Ведение данной конкурентной борьбы негативно сказывается на населении – гражданам приходится тратить больше времени, ожидая общественный транспорт на остановках, либо наоборот, ориентируясь на электронное расписание, человек может опоздать на необходимый ему маршрут, вследствие чего опоздает на встречу в назначенном конечном пункте. Резкие маневры водителей, желающих обогнать конкурентный маршрут могут привести к травматизму пассажиров. Двое или

более перевозчиков осуществляют деятельность лишь на 12 маршрутах (таблица 11). Однако, учитывая, что двое или более перевозчиков осуществляют деятельность на маршрутах, с количеством автобусов, выходящих на линию более 12 единиц, а также количество маршрутов, на которые выходит более 12 единиц (49 маршрутов), можно сделать вывод о возможности расширения таких маршрутов.

Таблица 11 – Список предприятий, совместно оказывающих услуги пассажироперевозок на одном маршруте.

Номер маршрута	Перевозчики	Количество транспортных единиц
3	ООО «Скад»; ООО «СТК»	24
5	ИП Долгушина Г.И.; ИП Бойко А.П.	16
7	ИП Волобуев Н.Г.; ИП Галченкова Е.А.	14
20	ООО «СТК»; ООО «Центр экологических технологий Эконом Энерго»	22
58	ИП Кривоногов И.Г.; ИП Голунцов С.В.; ИП Автоломенко В.И.	15
77	ООО «Практик»; ООО «Сибирь Авто»	13
84	ИП Гнетов Ю.Н.; ИП Алешечкин С.П.; ООО «Виктория плюс»	15
85	ООО «Магистраль»; ИП Кнапнугель К.А.; ИП Сайко А.А.	29
90	ООО КТК «Красгород»; ООО Автобаза «Турист»; ИП Кнапнугель К.А.	26
92	ООО «Центр экологических технологий Эконом Энерго»; ИП Сайко А.А.	22
94	ООО «Практик»; ИП Карасева Н.Н.; ООО «МаршрутАвто»	19
99	ИП Кнапнугель К.А.; ИП Летучий А.В.; ООО «КТК»	24

Как показывает практика, в условиях графика вывода на маршрут транспортных средств, между перевозчиками, оказывающими услуги на одном маршруте не ведется конкурентной борьбы. Получив маршрут, либо часть маршрута, перевозчик выводит весь свой парк транспортных средств в соответствии с утвержденным графиком, техническое усовершенствование парка его не интересует, так как от него не зависит – сколько транспортных средств он сможет поставить на маршрут. Существующие в настоящий момент диспетчерские службы большинства лишь формируют графики движения

транспортных средств по маршрутам и фиксируют отправление транспортных средств с конечных остановок и их прибытие на конечные и контрольные остановочные пункты.

Отказ от данного графика в пользу системы оценки приоритетного права выхода на маршрут транспортных средств на основе конкурсного отбора хозяйствующих субъектов, предложивших наилучшие условия для осуществления перевозок, повлечет за собой конкуренцию не только за отдельно взятый маршрут или его часть, а также за вывод своих транспортных средств на данный маршрут и также количество перевезенных пассажиров на данном маршруте. Кроме того, это приведет к повышению требований к персоналу, осуществляющему оказание транспортных услуг (кондукторам, водителям). Компетентные кондуктора, а также высококвалифицированные водители также будут являться элементом конкуренции внутри маршрутов. Также, это приведет к повышению качества услуг пассажироперевозок.

Необходимым мероприятием повышения конкуренции внутри маршрутов является разработка системы критериев предоставления приоритетного права выхода на маршрут транспортных средств хозяйствующих субъектов, предложивших наилучшие условия для осуществления пассажирских перевозок.

В настоящее время, к предприятиям, оказывающим услуги пассажироперевозок применяется система оценки по критериям отбора только на стадии заключения договора на оказание данных услуг. Дальнейших критериев приоритетного вывода транспортных средств на маршрут нет. Предприниматели выводят транспортные средства в соответствии с графиком начала и окончания движения транспорта на маршруте в равном объеме. При введении системы критериев предоставления приоритетного права выхода на маршрут транспортных средств, как уже было указано выше, приведет к появлению нового вида конкуренции – конкуренции внутри отдельно взятого маршрута (приложение Б).

В данной системе критериев необходимо учитывать факторы, влияющие на безопасность и комфортность перевозки пассажиров. Основными критериями оценки будут: безопасность транспортного средства, выходящего на маршрут (срок эксплуатации транспортного средства; физический износ транспортного средства; количество дней простоя транспортного средства из-за технических неисправностей или ремонта; экологический класс транспортного средства; система антизажима пассажиров дверьми; наличие огнетушителя, аптечки, аварийных выходов и их исправность); комфортность транспортного средства (соотношение посадочных мест и стоячих; средства поддержания в салоне комфортного температурного режима – наличие кондиционеров и системы отопления салона, а также их исправность; подходящие условия для перевозки пассажиров с ограниченными возможностями).

При появлении конкуренции внутри отдельно взятого маршрута, у предпринимателей появится необходимость повышения своих конкурентных преимуществ. Наиболее конкурентоспособным является транспортное средство, в котором преобладает техническое усовершенствование, комфортность проезда, безопасность проезда, а также более низкий эксплуатационный срок. Соответственно, при наличии двух или более транспортных средств, конкурирующих за выход на маршрут, приоритет будет предоставлен тому транспортному средству, в котором данные факторы в большей степени удовлетворяют установленным нормам, а также потребностям населения.

Также, проведение данного мероприятия будет стимулировать обновление единиц подвижного состава, что в свою очередь уменьшает количество выбросов от автотранспорта и ведет к улучшению экологической ситуации в городе.

Для закрепления предложенного выше мероприятия необходимо внести изменения в законодательную базу по регулированию отношений в сфере общественного транспорта (задача 3).

Необходимо утвердить систему оценки и предоставления приоритетного права выхода на маршрут транспортных средств на основе конкурсного отбора хозяйствующих субъектов, предложивших наилучшие условия для осуществления пассажирских перевозок (3.1).

С целью принятия данной системы критериев отбора и предоставления приоритетного права выхода на маршрут транспортных средств тех хозяйствующих субъектов, которые предложили наилучшие условия для осуществления пассажирских перевозок, необходимо внести следующие изменения в Постановление Правительства Красноярского края от 27.12.2011 № 808-п «Об утверждении порядков проведения конкурсов на право заключения договоров об организации регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом по муниципальным, пригородным и межмуниципальным маршрутам, типовых договоров об организации регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом по муниципальным, пригородным и межмуниципальным маршрутам и создании комиссии по проведению конкурсов на право заключения договоров об организации регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом по пригородным и межмуниципальным маршрутам»:

- Включить новый абзац в следующей редакции: «Утвердить систему критериев отбора и предоставления приоритетного права выхода на маршрут транспортных средств тех хозяйствующих субъектов, которые предложили наилучшие условия для осуществления пассажирских перевозок, согласно приложению № 6» (приложение Б);

- Прикрепить в приложении систему критериев отбора и предоставления приоритетного права выхода на маршрут транспортных средств на основе конкурсного отбора хозяйствующих субъектов, предложивших наилучшие условия для осуществления пассажирских перевозок (приложение Б).

Для проведения оценки и предоставления приоритетного права выхода на маршрут транспортных средств на основе критериев отбора хозяйствующих

субъектов, предложивших наилучшие условия для осуществления перевозок, необходимо также сформировать экспертную комиссию.

Осуществлять контроль и отслеживание выезда на маршрут более технически усовершенствованных транспортных средств, а также координировать их следование установленному маршруту предстоит центральной диспетчерской службе МКУ «Красноярскгортранс».

3.3 Предложения по созданию нерегулируемого рынка пассажироперевозок

Перечень и детализация мероприятий, необходимых для решения второй поставленной задачи (повышение и популярности и комфортности городского общественного транспорта).

Мероприятие 2.1 (введение новых видов общественного транспорта – маршрутных такси, автобусов малой вместимости с повышенными условиями комфортности и автобусных экспрессов).

Как показал анализ городского пассажирского транспорта города Красноярска, в настоящее время личный автомобильный транспорт все больше и больше замещает общественный. Следует отметить, что при всеобщей автомобилизации с каждым годом снижается пассажиропоток. Об этом свидетельствуют данные о количестве перевезенных по регулярным маршрутам пассажиров, подаваемые представителями перевозчиков ежегодно для внесения в паспорт маршрутов. При этом количество автобусов не сокращается, что приводит к увеличению количества автобусов на маршрутах, а также времени работы с низкой рентабельностью. Пассажирские перевозки в муниципальном образовании «город Красноярск» на протяжении последних 10 лет осуществляются автобусами средней и большой вместимости.

Общественный транспорт уступает личному автомобильному по ряду показателей, основным из которых является комфортность проезда, которая на

личном автомобиле гораздо выше. Еще одним немаловажным показателем является скорость транспортного сообщения, которая на автомобильном транспорте также выше в разы.

В целях увеличения комфортности городского пассажирского транспорта, а также увеличения его популярности среди населения, использующего в качестве средства передвижения личный автомобиль, необходимо внедрить в систему городского пассажирского транспорта новые виды общественного транспорта – маршрутные такси и автобусные экспрессы.

Автобусные экспрессы необходимо вводить на маршрутах с дальним расстоянием перегона, а также между различными районами города. Автобусные экспрессы будут являться транспортом с повышенной скоростью передвижения, так как у маршрутов автобусных экспрессов будет сокращенный, жестко регламентируемый список остановочных пунктов (например, в городе Санкт-Петербурге автобусный экспресс следует от начального до конечных остановочных пунктов без промежуточных остановок).

Скорость движения автобусных экспрессов может достигать 60км/ч на отдельных участках маршрута, сохраняя при этом предъявляемые требования безопасности и комфортности.

Интервал движения автобусных экспрессов будет значительно больше, чем на простых автобусных или троллейбусных маршрутах. Также, с целью увеличения скорости движения автобусных экспрессов рекомендуется прокладывать их маршрут по наименее загруженным участкам дорог.

Количество посещаемых остановочных пунктов, маршруты движения, количество транспортных средств на маршруте и интервал движения требуют комплексного моделирования с учетом текущей ситуации на улично-дорожной сети города Красноярска, а также пиковых утренних и вечерних заторов в городе, учета различных погодных условий и времени года. Однако, стоит отметить, что с целью охвата достаточного количества пассажиров, рекомендуется учитывать наиболее популярные остановочные пункты при

построении маршрутов автобусных экспрессов, а также опыт других городов в организации движения данного вида транспорта.

Допуск к оказанию услуг пассажироперевозок автобусными экспрессами следует отдавать лицензированным перевозчикам с наиболее квалифицированными сотрудниками и автотранспортным парком, удовлетворяющим всем требованиям автобусного экспресса.

Среди допущенных к оказанию услуг пассажироперевозок автобусным экспрессом необходимо проводить конкурс, победителем которого будет являться предприятие предложившее наилучшие условия для осуществления пассажирских перевозок, которому и будет отведена часть маршрута или весь маршрут автобусного экспресса (в зависимости от потребности транспортных средств, определенной путем моделирования транспортных потоков).

Вторым видом общественного пассажирского транспорта, который, по моему мнению, необходимо внедрить в городе Красноярске является маршрутное такси. В настоящее время Красноярск остается одним из немногих городов, в котором нет маршрутного такси (например, в городе Новосибирске существует даже такие маршрутное такси, которые осуществляют движение внутри одного городского района бесплатно, так как принадлежат торгово-развлекательному центру).

Микроавтобусы отличаются от автобусов большим соотношением посадочных мест к стоячим, а также меньшим количеством мест в салоне, что делает данный вид транспорта более комфортным для передвижения населения. Также, в микроавтобусах в большинстве случаев отсутствует кондуктор, а цена на основные марки автотранспортных средств, использующихся в других городах как маршрутное такси значительно ниже цены на автобусы средней и повышенной вместимости, что делает вход на рынок оказания услуг пассажироперевозок маршрутным такси значительно легче для малых хозяйствующих субъектов. Снижение издержек, а также уменьшение барьеров входа на рынок, в свою очередь, значительно повысит конкуренцию, что будет вести к повышению качества оказания услуг пассажироперевозок, а также

комфортности. Как показывает практика, маршрутное такси с прямым маршрутом между разными районами города и высокой скоростью сообщения пользуется высоким спросом у жителей города. Например, маршрут №7, который до 2012 года практически являлся маршрутным такси, но впоследствии был переведен на городской автобусный маршрут.

Автобусы малой вместимости премиальных марок (с повышенными условиями комфортности) также будут пользоваться спросом среди населения (особенно, среди использующего в качестве средства передвижения услуги такси и личный автомобиль).

На данный момент население, которое привыкло к определенному уровню комфорта при переезде по городу, не способно изменить своим привычкам, пожертвовать данным комфортом и использовать в качестве способа передвижения общественный транспорт. Однако, если появится новый, альтернативный вид городского пассажирского транспорта, не уступающий в показателях комфортности, доступности, скорости сообщения, у населения появится право выбора между личным автомобильным транспортом, услугами легкового такси и общественным транспортом. Переход с личного автомобиля или легкового такси на общественный транспорт способствует также улучшению экологической ситуации в городе и увеличению скорости движения транспортных потоков, что способствует появлению у населения свободного времени для реализации иных своих потребностей.

Начать внедрение маршрутных такси и автобусов малой вместимости повышенного комфорта необходимо с первых 10 маршрутов, имеющих наибольшее количество транспортных средств, осуществляющих перевоз пассажиров (почти все они отражены в таблице 11). Так как на этих маршрутах оказывают услуги перевозок большое количество транспортных средств, можно сделать вывод о большой популярности данных маршрутов, что означает большой объем рынка для осуществления перевозок. Также, необходимо предоставить право разработки маршрутов организациям, осуществляющим пассажирские перевозки с целью увеличения охвата отдельных частей города

маршрутами общественного транспорта, на которых в данный момент движение не осуществляется. Согласование данных маршрутов необходимо проводить с участием департамента Транспорта города Красноярска.

Мероприятие 2.2 – введение нерегулируемого рынка тарифов пассажироперевозок данными видами транспорта.

Безусловно, стоимость проезда на данных видах транспорта будет отличаться от стоимости проезда на иных видах городского пассажирского транспорта (автобусах, троллейбусах, трамваях и городской электрички). Для регулирования стоимости проезда необходимо предоставить перевозчикам право самостоятельного установления тарифов.

Стоимость проезда на автобусах малой вместимости повышенной комфортности сложно рассчитать, так как каждый хозяйствующий субъект может поставить транспортные средства с определенными индивидуальными характеристиками (вместимость; стоимость транспортного средства; технические усовершенствования – наличие телевизора/сети Wi-Fi, анатомические кресла; наличие столиков для отдельного места и т.д.), соответственно, амортизационные отчисления, как и стоимость обслуживания для каждого транспортного средства будут индивидуальны.

Ценовая дифференциация по видам транспорта существует и на текущий момент времени – какая-то часть населения (около 9%) предпочитает передвигаться пешком или на велосипеде, минимизируя свои расходы, какая-то часть на городском пассажирском транспорте (41%), какая-то часть – на личном автомобильном транспорте или такси (около 50%). Безусловно, с целью установления ставки, соответствующей пожеланиям как населения, так и перевозчиков, необходимо провести глубокое и детальное исследование с участием обеих сторон, но для создания самого рынка этого будет достаточно.

Ориентируясь на различных потребителей (с различными финансовыми возможностями и предпочтениями в области комфорта проезда), перевозчики будут устанавливать различные тарифы стоимости проезда до тех пор, пока не сформируют новый рынок пассажироперевозок (маловероятно, что население

будет оплачивать двойной тариф за поездку на обычном автобусе, не отличающимся от других никакими параметрами). Сформировав новый рынок пассажироперевозок, перевозчики начнут повышать свои конкурентные преимущества, чтобы поддерживать достаточный уровень комфортности для данного вида транспорта и соответствовать его стоимости.

Для закрепления предложенных мероприятий, необходимо внести в Постановление Правительства Красноярского края от 09.10.2015 №545-п «Об утверждении предельного тарифа на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по городским маршрутам на территории города Красноярска» следующие изменения:

– Необходимо разделить пункт 1 на подпункты:

1.1. Утвердить предельный тариф на регулярные перевозки пассажиров и багажа автобусами средней и большой вместимости по городским маршрутам на территории города Красноярска в размере 22 рублей;

1.2. Утвердить нерегулируемую систему тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автобусами малой вместимости повышенной комфортности, маршрутными такси и автобусными экспрессами.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Актуальность работы заключается в том, что в текущем положении транспортной загруженности и экологической ситуации города Красноярска, а также в условиях снижения популярности общественного транспорта, и увеличения автомобилизации общества, единственным выходом из сложившейся проблемы является модернизация текущей системы общественного транспорта в городе, а также обеспечение высокого уровня его комфортности.

Необходимо еще раз подчеркнуть основные проблемы, которые сможет решить подпрограмма развития городского пассажирского транспорта города Красноярска.

Создание нового вида конкуренции привлечет на рынок оказания услуг пассажироперевозок новые хозяйствующие субъекты, с новым автотранспортным парком, что будет способствовать обновлению подвижного состава городского пассажирского транспорта нового экологического класса, что ведет к улучшению экологической ситуации в городе Красноярске.

Также, повышение конкуренции и создание новых видов городского пассажирского транспорта приведет к повышению качества и комфорта оказания услуг городским пассажирским транспортом для населения, которое использует в качестве способа передвижения по городу иные виды транспорта.

Увеличение пассажиропотока на общественном транспорте приведет к снижению количества автомобилей в городе, что также способствует улучшению экологической ситуации в городе Красноярске путем снижения количества выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников.

Предложенные мероприятия развития системы общественного транспорта города Красноярска могут быть использованы Правительством Красноярского края, Администрацией города Красноярска в лице Департамента транспорта города Красноярска, а также Управления дорог, инфраструктуры и

благоустройства города Красноярска совместно с Министерством транспорта Красноярского края при разработке средне- и краткосрочных программ развития общественного пассажирского транспорта города. Использоваться предложенные мероприятия могут путем внедрения предложенной подпрограммы развития общественного пассажирского транспорта как подпрограммы в существующие программы развития общественного транспорта Красноярского края и города Красноярска.

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

7. Закон Красноярского края от 09.12.2010 № 11-5424 «О транспортном обслуживании населения в Красноярском крае» Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>

8. 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>

9. Государственный доклад «О состоянии и охране окружающей среды в Красноярском крае в 2014 году» Официальный интернет-портал Правительства Красноярского края – Режим доступа: <http://zakon.krskstate.ru>

10. Государственный доклад «О состоянии и охране окружающей среды в Красноярском крае в 2015 году» Официальный интернет-портал Правительства Красноярского края – Режим доступа: <http://zakon.krskstate.ru>

11. Постановление Администрации города Красноярска от 11 ноября 2015 года N 704 (с изменениями на: 14.04.2016) «Обеспечение пассажирских перевозок транспортом общего пользования в городе Красноярске» на 2017 год и плановый период 2018 - 2019 годов

12. Распоряжение Администрации города Красноярска от 3 июля 2013 года N 5-тр (с изменениями на: 17.08.2016) «Об утверждении порядка определения маршрутов с небольшой интенсивностью пассажиропотоков для включения их в муниципальные программы пассажирских перевозок в городе Красноярске»

13. Постановление Администрации города Красноярска от 12 ноября 2015 года N 718 (с изменениями на: 08.11.2016) об утверждении муниципальной программы «Развитие жилищно-коммунального хозяйства и дорожного комплекса города Красноярска» на 2017 год и плановый период 2018 - 2019 годов

14. Николаев А.С. Единая транспортная система. Пособие. – М.: Лицей, 2009. Стр. 135
15. В.А. Егизаров – Транспортное право. Учебное пособие. Юстицинформ, 2011, стр. 209
16. Политранспортные системы: Материалы VII Международной научно-технической конференции в рамках года науки Россия – ЕС «Научные проблемы реализации транспортных проектов в Сибири и на Дальнем Востоке». Новосибирск, СГУПС, 2015, стр. 738
17. Модернизация России: территориальное измерение. Коллективная научная монография под редакцией А.А. Нещадина и Г.Л. Тульчинского. Санкт-Петербург, 2011 Алетейя, стр. 421
18. С.А. Карпов – Государственно-частное партнерство. Теория и практика. Учебное пособие. Издательский дом государственного университета высшей школы экономики, 2009, Москва, стр. 379
19. Н.Н. Остроумов – Транспортное право. Учебно-методический комплекс. Издательство «МГИМО-Университет», Москва, 2011, стр. 602
20. Город на колесах. В Красноярске зарегистрировано больше всего автомобилей на душу населения. Сетевое издание «Smart News» – Режим доступа: <http://smartnews.ru/regions/krasnoyarsk/17806.html#item-269783>
21. Эксперты подсчитали, сколько автомобилей приходится на тысячу жителей в разных регионах. Интернет издание «За рулем.рф» – Режим доступа: http://www.zr.ru/content/news/566887-eksperty_podschitali_skolko_avtomobilej_prihoditsa_na_tysachu_zhitelej_v_raznyh_regionah/
22. Ежегодно количество автомобилей в России возрастает на 1,5 миллиона штук. Электронная газета «Век» – Режим доступа: <https://wek.ru/ezhegodno-kolichestvo-avtomobilej-v-rossii-vozrastaet-na-15-milliona-shtuk>

23. Эксперты оценили уровень автомобилизации России. Электронное издание Primorye.AllBusiness.Ru – Режим доступа: <http://primorye.allbusiness.ru/NewsAM/NewsAMShow.asp?ID=5110>

24. Красноярск вошел в ТОП-10 городов с самыми большими сентябрьскими пробками. Сетевое издание «Сибирское Агентство Новостей» – Режим доступа: <http://krsk.sibnovosti.ru/society/336361-krasnoyarsk-voshel-v-top-10-gorodov-s-samymi-bolshimi-sentyabrskimi-probkami>

25. Журнал «Ведомости высших органов государственной власти Красноярского края» № 53 (628) /1 – Режим доступа: http://www.zakon.krskstate.ru/dat/bin/art/13320_53_1_528_30_12_2013.pdf

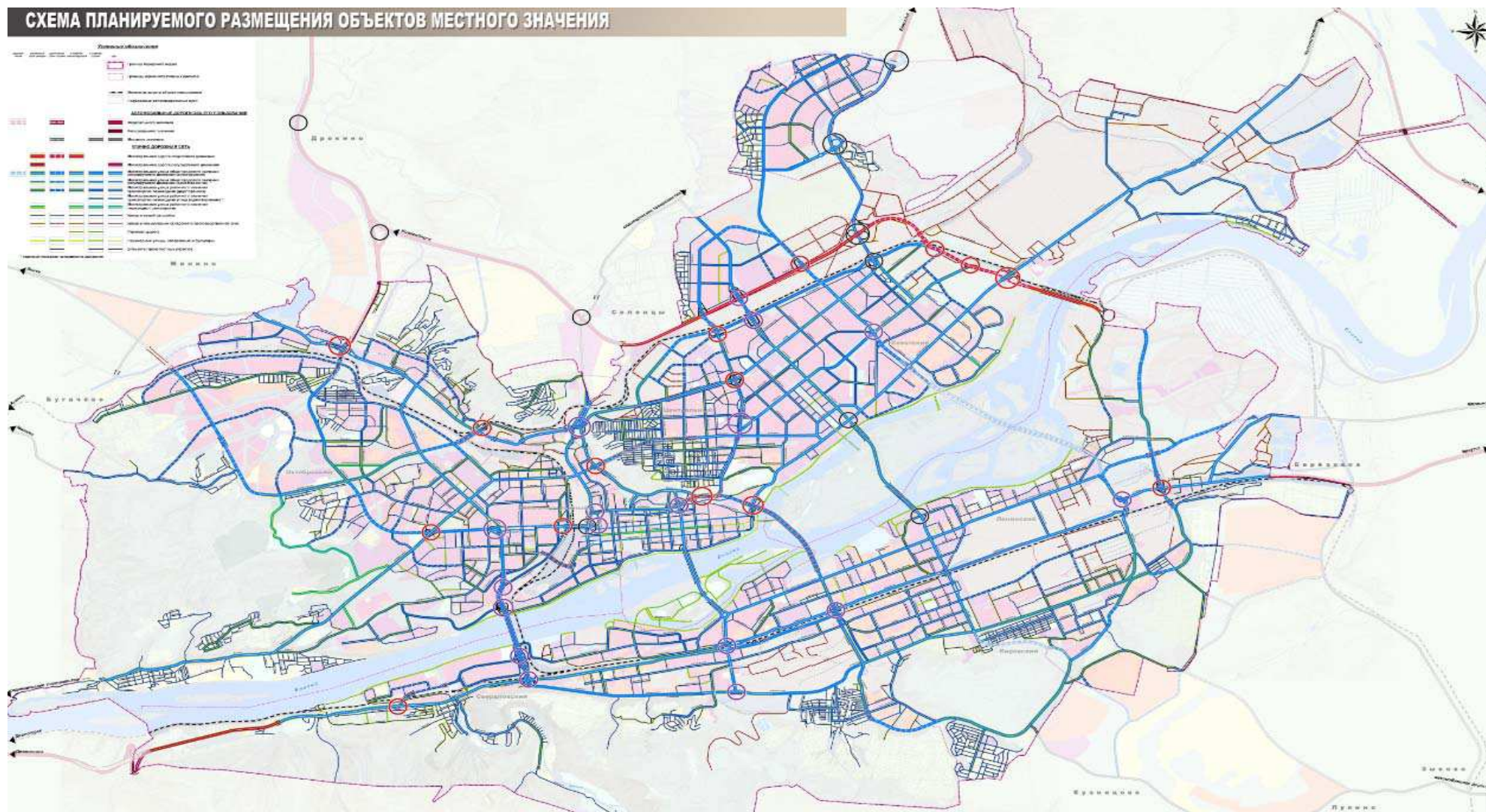
26. Энциклопедия инвестора. Транспортная, социальная, дорожная, рыночная, инновационная инфраструктуры, их развитие и элементы. Электронный ресурс – Режим доступа: <http://investments.academic.ru/1013/Инфраструктура>

27. Выбросы загрязняющих веществ в городах и районах Красноярского края. Электронный ресурс – Режим доступа: <http://sdamzavas.net/3-32237.html>

28. Россия и Китай подписали документ о перевозках грузов через РК. Информационное агентство «Капитал». Электронный ресурс – Режим доступа: <https://kapital.kz/economic/46359/rossiya-i-kitaj-podpisali-dokument-o-perevozkah-gruzov-cherez-rk.html>

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Транспортная схема города Красноярска



ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Таблица Б.1 – Критерии предоставления приоритетного права выхода на маршрут транспортных средств

Наименование критерия	Содержание критерия	Подтверждающий документ	Значение параметра	Балльная оценка
Срок эксплуатации транспортного средства	Срок эксплуатации автобуса на маршруте с даты его изготовления, указанной в паспорте транспортного средства (ПТС), до окончания срока действия свидетельства.	Копия ПТС по году изготовления, подтверждаемому ПТС	срок эксплуатации до 3 лет (включительно)	25
			от 3 до 5 лет (включительно)	18
			от 5 до 10 лет (включительно)	10
			более 10 лет	0
Количество дней простоя транспортного средства из-за технических неисправностей или ремонта	количество дней простоя транспортного средства в общем количестве дней осуществления перевозок	Выписка из графика выхода на линию, основанная на показаниях диспетчерского центра	От 0 до 10 (включительно)	0
			От 10 до 20 (включительно)	-5
			От 20 до 30 (включительно)	-10
			От 30 до 40 (включительно)	-15
			От 40 до 50 (включительно)	-20
Более 50	-30			
Экологический класс транспортного средства	Соответствие экологическим правилам ЕЭК ООН	Копия ПТС	0 класс	0
			1 класс	2
			2 класс	5
			3 класс	10
			4 класс	12
			5 класс	15
6 класс и выше	20			
Обеспечение безопасности пассажиров	Система антизажима пассажиров дверями	Копия ПТС	Наличие	0
			Отсутствие	-10
Комфортность проезда пассажиров	Соотношение посадочных мест в салоне автобуса к стоячим	Копия ПТС	От 60% и выше	25
			От 40% до 60% (включительно)	15
			От 20% до 40% (включительно)	5
			До 20%	0

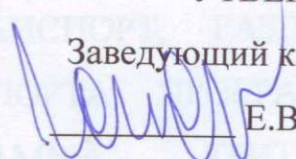
Окончание приложения Б

Наименование критерия	Содержание критерия	Подтверждающий документ	Значение параметра	Балльная оценка
Средства поддержания комфортного температурного режима в салоне	Наличие в салоне автобуса кондиционера и системы отопления салона, а также их исправность	Копия ПТС	Наличие Отсутствие	0 -10
Наличие условий для перевозки пассажиров с ограниченными возможностями	Оборудование для перевозки пассажиров с ограниченными физическими возможностями	Копия ПТС	Наличие Отсутствие	10 0

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт экономики, управления и природопользования
Кафедра социально-экономического планирования

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой

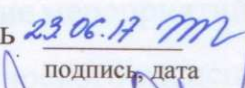
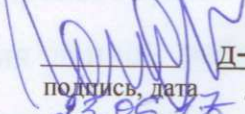
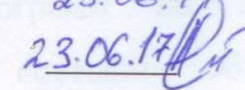

Е.В. Зандер

«23» 06 2017 г.

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
(БАКАЛАВРСКАЯ)**

38.03.04 – «Государственное и муниципальное управление»

Управление организацией городского пассажирского транспорта города
Красноярска

Научный руководитель	 23.06.17 подпись, дата	ст. преподаватель должность, ученая степень	<u>О.В. Ганчукова</u> инициалы, фамилия
Консультант	 23.06.17 подпись, дата	д-р экон. наук, профессор должность, ученая степень	<u>Е.В. Зандер</u> инициалы, фамилия
Выпускник	 23.06.17 подпись, дата		<u>Н.А. Мордовский</u> инициалы, фамилия

Красноярск 2017