

Министерство образования и науки Российской Федерации
федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт социально-гуманитарных технологий
Специальность 080103 Национальная экономика
Кафедра экономики

ДИПЛОМНЫЙ ПРОЕКТ/РАБОТА

Тема работы
Развитие и модернизация городского электротранспорта в современных условиях России (на примере ТГУ г. Томска)

УДК 338.46:656.022.838.048.5 (571.16)

Студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
О-3401	Гайнутдинова Юлия Гафиатулловна		

Руководитель

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент кафедры экономики	Дукарт Сергей Александрович	Кандидат экономических наук, доцент		

КОНСУЛЬТАНТЫ:

По разделу «Социальная ответственность»

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Ассистент кафедры экологии и БЖД	Мезенцева Ирина Леонидовна	-		

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:

Зав. кафедрой	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Экономики	Барышева Галина Анзельмовна	Доктор экономических наук		

Томск – 2016г.

Министерство образования и науки Российской Федерации
федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт социально – гуманитарных технологий
Направление подготовки (специальность) 080103 Национальная экономика
Кафедра экономики

УТВЕРЖДАЮ:
Зав. кафедрой
_____ Барышева Г.А.
(Подпись) (Дата) (Ф.И.О.)

ЗАДАНИЕ
на выполнение выпускной квалификационной работы

В форме:

дипломного проекта/работы

(бакалаврской работы, дипломного проекта/работы, магистерской диссертации)

Студенту:

Группа	ФИО
О-3401	Гайнутдиновой Юлии Гафиатулловне

Тема работы:

Развитие и модернизация городского электротранспорта в современных условиях России на примере (ТТУ г. Томска)

Утверждена приказом директора (дата, номер)

№1068/с от 11.02.2016

Срок сдачи студентом выполненной работы:

01 июня 2016 г.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ:

Исходные данные к работе

(наименование объекта исследования или проектирования; производительность или нагрузка; режим работы (непрерывный, периодический, циклический и т. д.); вид сырья или материал изделия; требования к продукту, изделию или процессу; особые требования к особенностям функционирования (эксплуатации) объекта или изделия в плане безопасности эксплуатации, влияния на окружающую среду, энергозатратам; экономический анализ и т. д.).

Объект исследования – предприятие общественного сектора муниципального образования, осуществляющих городские пассажирские перевозки ТГУ МП «ТТУ»

Предмет исследования – развитие и модернизация предприятия ТГУ МП «ТТУ»

<p>Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке вопросов</p> <p><i>(аналитический обзор по литературным источникам с целью выяснения достижений мировой науки техники в рассматриваемой области; постановка задачи исследования, проектирования, конструирования; содержание процедуры исследования, проектирования, конструирования; обсуждение результатов выполненной работы; наименование дополнительных разделов, подлежащих разработке; заключение по работе).</i></p>	<p>Определение сущности экономики транспорта и основных подходов к ее формированию; Выявление специфики городского пассажирского транспорта; Рассмотреть развитие городского пассажирского транспорта в России; Проанализировать эффективность программ развития предприятия ТГУ МП «ТТУ»</p>
<p>Перечень графического материала</p> <p><i>(с точным указанием обязательных чертежей)</i></p>	нет
<p>Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы</p> <p><i>(с указанием разделов)</i></p>	
Раздел	Консультант
Социальная ответственность	Мезенцева Ирина Леонидовна

Дата выдачи задания на выполнение выпускной квалификационной работы по линейному графику	12.01.2016
---	------------

Задание выдал руководитель:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент кафедры экономики	Дукарт Сергей Александрович	Кандидат экономических наук, доцент		

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
О-3401	Гайнутдинова Юлия Гафиатулловна		

Реферат

Выпускная квалификационная работа содержит 121 с., 6 рисунков, 20 таблиц, 50 источников, 1 приложение.

Ключевые слова: экономика городского транспорта, стратегия развития, эффективность предприятия.

Объектом исследования – предприятие общественного сектора муниципального образования, осуществляющий городские пассажирские перевозки ТГУ МП «ТТУ»

Цель работы – развитие, оценка эффективности, стратегия предприятия ТГУ МП «ТТУ».

В процессе исследования проводился анализ мероприятий по развитию предприятия ТГУ МП «ТТУ».

В результате исследования была проведена оценка эффективности развития предприятия.

Область применения: в экономике предприятия и развитии городского пассажирского транспорта.

Экономическая значимость работы заключается в развитии и эффективности исследуемого предприятия.

Оглавление

Введение

1 Транспортная сеть и ее роль в экономике

1.1 Предмет и основные принципы экономики транспорта 4

1.2 Роль транспорта, принципы и особенности ценообразования 8

1.3 Рынок транспортных услуг в качестве экономической системы 20

2 Развитие и модернизация городского электротранспорта в современных условиях России

2.1 Мировой опыт финансирования предприятий городского пассажирского транспорта 24

2.2 Развитие городского пассажирского транспорта в России 32

2.3 Проблемы городского пассажирского транспорта в России 41

2.4 Перспективы развития городского пассажирского транспорта. Стратегия развития Российской Федерации на период до 2030 года 48

3 Развитие предприятия

3.1 Ознакомление с предприятием и экономическими условиями предприятия 61

3.3 Развитие «ТГУМП ТТУ». Программа развития до 2020 года 83

Социальная ответственность

Заключение

Список использованных источников

Приложение А Муниципальная программа «Развитие общественного пассажирского транспорта в городе Томске» на 2014 – 2020 годы

Введение

Услуги городского пассажирского транспорта носят местный характер, они представляются жителям города. Это особенность влияет на организацию управления городским пассажирским транспортом и обуславливает важную роль местных властей в обеспечении бесперебойного транспортного обслуживания населения. Для улучшения работы пассажирского транспорта необходимы дальнейшее развитие и укрепление материально технической базы, а также совершенствование организации и планирования работы транспортных предприятий. При этом следует учитывать присущие деятельности предприятия городского пассажирского транспорта отраслевые особенности.

Стабильное развитие транспорта представляет собой обеспечение социального и административного единства государства, мобильности населения, формирования тесных региональных связей национального рынка труда, выравнивания жизненных стандартов.

Цель данной работы – развитие и модернизация городского электротранспорта в современных условиях России (на примере ТГУМП «ТТУ»).

Объект исследования – предприятие муниципального образования, осуществляющих городские пассажирские перевозки ТГУ МП «ТТУ».

Предмет исследования – эффективность и развитие предприятия ТГУ МП «ТТУ».

Задачи исследования:

1. Рассмотреть понятие городского пассажирского предприятия, определить основные подходы к ее формированию.
2. Оценить роль городского пассажирского транспорта в успешном развитии предприятия.
3. Определить суть специфики работы городского предприятия.

4. Провести анализ мероприятий по развитию и модернизации ТГУМП «ГТУ».

5. Оценить эффективность программ развития и модернизации ТГУМП «ГТУ».

Информационной базой для исследования являются нормативные документы в области развития городского пассажирского транспорта, учебная литература по исследуемой тематике (работы таких авторов, как Косой Ю.М, Аршинова С.М, Горев А.Э, Арутюнова Г.И, Раздорожный А.А, Никитина А.Н, Сафронов Э.А и др), а также периодические и электронные источники.

1 Транспортная сеть и ее роль в экономике

1.1 Предмет и основные принципы экономики транспорта

Суть транспорта состоит в разработке более подходящих критерий для решения следующих трех важных для общества задач:

- обеспечение целостности государства,
- преодоление конфликтов в внутри страны и с соседями,
- возмещение материальных и духовных потребностей людей за счет создания материальных и духовных благ.

Транспорт считается инструментом решения данных задач, так с помощью преодолевают расстояние люди, грузы, информация, обеспечивается постоянный обмен товарами и предложениями, совершается кредитно-денежный и товарный кругообороты.

Транспорт подчинен принципу организации и все, кто имеет к нему отношение, обязаны быть максимально дисциплинированы. Иначе правило организации в обществе никак не будет реализован и вместо организации наступит беспорядок.

Экономика транспорта – это его функция, или работа, заключающаяся в налаживании регулярного обмена результатами хозяйственной деятельности в условиях общественного разделения труда (грузовой транспорт) и в удовлетворении потребностей людей в перемещении в пространстве (пассажирский транспорт) в соответствии с принципом минимизации затрат.

Из данного определения следует, что экономика транспорта позволяет решить третью из вышеназванных задач общества (первые две решаются вне принципа минимизации потерь, т. е. неэкономическими методами).

Известно, что процесс движения товаров от производителя к покупателю состоит из изготовления, распределения (торговли), обмена (обращения) и потребления. Транспорт обеспечивает обращение, т.е.

перемещение в пространстве. Это совершенно справедливо, но недостаточно, т.к. неясной остается роль пассажирского транспорта.[1]

Народное хозяйство представляет собой единство в двух аспектах: во-первых, это единство финансовое и культурное, характеризуемое понятием «народ», и включающее в себя социально-экономический и исторические планы, и во-вторых, единство политическое, характеризуемое понятием «государство». Если грузовой транспорт служит инструментом хозяйственного (экономического) единства, то пассажирский, с одной стороны, принимает участие в разработке и распределении товаров, а с другой, считается важным носителем культуры.

В производственно- организационном плане экономика транспорта как область народного хозяйства страны, региона представляет собой транспортные средства (техническое оснащение и сооружения) и транспортные действия, или организационные образования (транспортные предприятия, государственные органы, ассоциации и пр.) Организационные образования представляют свою работу в соответствии с экономическими положениями. Это говорит о том, что они работают не только в соответствии с внутренним устройством и внутренними интересами, но и рассматривают отношения транспорта с другими видами экономики.[1]

Экономика транспорта не может работать без транспортной политики, которую представляет каждое государство, т.е. на основе права включает транспорт в народное хозяйство в интересах общества. Важнейшей задачей транспортной политики проявляется забота о том, чтобы транспорт как отрасль служил развитию государства, укреплению его экономики и расширению транспортных предприятий. При этом государство с помощью транспортного права составляет и гарантирует интересы общества в области транспорта. Поэтому транспортное право в государствах с рыночной экономикой непременно находится на стыке общего и частного права.[2]

В более глубоком смысле функцией транспорта является удовлетворение необходимых отдельных хозяйствующих субъектов в перевозках с помощью наиболее успешного для этого вида транспорта, то соответствующим образом в более глубоком смысле экономика транспорта – это та часть экономики (страны, мира, региона), которая контролирует перемещение людей, грузов и информации в пространстве. Передвижение по цели, способу и результату определяется таким же экономическим процессом, как работа любой другой отрасли, т.е. становится практичным только при правильном распределении между спросом и предложением. [2] В создании целесообразно гармонии спроса и предложения транспортных услуг состоит смысл и назначение экономики транспорта. Ее обладателем являются экономики отдельных видов транспорта: автомобильного, железнодорожного, воздушного, трубопроводного, телеграфа и связи, водного.[3]

Определению экономики транспорта подчиненно понятие экономики предприятия.

Под экономикой предприятия подразумевают цели и средства хозяйствования, т.е. важные элементы производства, финансирования и организации предприятия или фирмы. В таком случае экономика транспорта и экономика предприятия сливаются. Их можно распределить, если рассматривать под экономикой предприятия работу технического аппарата со стороны экономического (коммерческого) использования техники предприятия. В таком случае акцентируется внимание на пространственное единство производства и сбыта на услуги транспорта, поэтому то, что отличает транспорт от прочих отраслей, где производство и сбыт, распределены во времени и пространстве. Неспроста на всех видах транспорта существует четкое разграничение понятий «перевозка» и «транспортное предприятие». Оба понятия имеют техническую и экономическую стороны, но перевозка включает в себя цель и задачу транспорта (перемещение в пространстве), а также управлениями отношений между заказчиками и предприятием, а для

предприятия перевозка служит внутренним делом – предпринимательством в области транспорта получение прибыли.[4]

Как было уже рассмотрено, в более глубоком смысле экономика транспорта занимается распределением потребностей экономики, организацией связи между транспортом и экономикой в транспортно – правовом, транспортно – политическом и экономическом критериев, а также экономическими результатами предпринимательства в отрасли транспорта. Она представляет задачу перед транспортным предприятием, для выполнения которой техника предприятия служит условием для максимально экономичной работы аппарата предприятия.

Экономика транспорта оценивает продуктивность работы отдельного вида транспорта и экономический результат, средства стимулирования обоих. Она не только удовлетворяет транспортные потребности, но и сама пытается стимулировать потребности. Экономика транспорта в большей степени зависит от состояния развития всей экономики страны и мира. Поэтому она не остается неизменной.

На текущем этапе экономических отношений рынок транспортных услуг обеспечивает жизнедеятельности и стабильность функционирования все экономической системы.[5]

Транспорт является важным связующим звеном в экономики Российской Федерации, без которой не возможно нормальное функционирование не одной отрасли хозяйства, ни одного региона страны. Регулирование положения в экономики, ее подъем требует разрешения основных проблем транспортного комплекса.

Совершенствование рыночных отношений в отрасли транспорта требует управления работы всех видов транспорта между собой, а объединение последних в рамках смешанных перевозок возможно только при использовании системного подхода к решению проблем доставки грузов и пассажиров,

сведения особенностей каждого вида транспорта, совокупное обсуждение всех аспектов деятельности транспортных предприятий и отраслей в целом. [6]

1.2 Роль транспорта, принципы и особенности ценообразования

Транспорт как отрасль материального производства и субъект производственно – социальной инфраструктуры народного хозяйства оказывает существенное влияние на формирование эффективной рыночной экономики. [7]

Большие массы сырья, топлива, материалов, полуфабрикатов, готовой продукции неизменно находятся в сфере обращения, требуя значительной доли затрат объединенного общественного труда и высококвалифицированной транспортной системы.

Транспорт, входит в состав инфраструктуры производства, обслуживающей главные отрасли экономики: добывающую, перерабатывающую промышленность и сельское хозяйство. [8]

Как отрасль производства транспорт представляет собой сбор средств и путей сообщения, нормальную деятельность которых обеспечивает разные технические устройства и сооружения.

Транспорту свойственно все три неизменных элемента, которые свойственны для любой отрасли материального производства:

- средства труда – здания, сооружения и оборудование для их хранения, транспортные средства, обслуживания и ремонта;
- предметы труда (объекты перевозки) – грузы и пассажиры;
- целесообразна деятельность людей – труд.

Транспорт отнесен к числу отраслей материального производства, но он является особой к числу отраслей, обладающей спецификой процесса производства продукции, техники, технологий, организации и управления. [9]

Транспорт обеспечивает нормальное функционирование производственной и не производственной сфер экономики, удовлетворяет потребности населения и, следовательно, является обслуживающей отраслью.

Отсюда и его не стандартная роль в обеспечении роста общественного и национального дохода и улучшении работы отраслей, производящих материальную продукцию. Его функция заключается в современной доставке необходимой продукции от производителя к потребителям, убыль потерь и порчи готовой продукции и сырья, сокращении времени материальных средств, находящихся на транспорте, повышение транспортного обслуживания населения путем скорой его доставки в комфортных условиях.[10]

Транспорт одновременно выступает и в роли потребителя, и в роли работодателя, так как применяют транспортные средства, топливо и другую продукцию разных отраслей экономики, и трудовые ресурсы. При этом экономические нужды страны требуют опережающего развития транспорта по сравнению с основным производством. Это развитие становится необходимым условием высокой эффективности всего общественного производства, что установлено исследованиями ученых, рассматривающих проблемы производственной и социальной инфраструктуры.[11]

Объединение всех видов транспорта в стране составляет единую транспортную систему (ЕТС). «Единая транспортная система является совокупностью эффективно взаимосвязанных независимых от формы собственности и ведомственной зависимости видов транспорта – путей сообщений, а также транспортных средств (с производственно – управленческим персоналом), и снабжающих погрузочно-разгрузочные работы, перевозку людей и грузов с применением современных прогрессивных технологий в достижении наилучшего удовлетворения спроса грузовладельцев на транспортные услуги и населения».[12]

Народно-хозяйственная функция целостной транспортной системы взаимосвязана с объемами производства, расположением производительных сил и изучением природных резервов. Свободный межрайонный обмен продуктами хозяйственной деятельности способствует более рациональному формированию экономических регионов и составлению их производственной

специализации с учетом природно-географических условий, пребывание сырьевых запасов, демографической ситуации. В формировании и расположении эффективных сил транспорт служит важным средством подвижного развития экономики страны, увеличения эффективности общественного создания, решения социальных вопросов, происхождении российского транспорта в всемирную транспортную систему.[13]

Единая транспортная система делится на транспорт общего и внутреннего применения. Внутренний транспорт присущий отдельным субъектам рынка и насыщает их потребности в транспортных служб. Транспорт всеобщего пользования исполняет перевозки для всех фигур рынка независимо от их организационно-правового фактора.

К транспорту общего пользования относится трубопроводный железнодорожный, воздушный автомобильный, морской, речной, к транспорту не общего пользования – внутрипроизводственный транспорт отдельных предприятий (строительных, производственных, сельскохозяйственных, организаций сферы обслуживания и управления), а также индивидуальный. Схема транспортных систем транспортных услуг страны представлена на рисунке 1.

Все виды транспорта классифицируются по различным признакам:

1. Универсальный и специализированный;
2. Внутренний и внешний;
3. Круглогодичный и сезонный;
4. Магистральный и внутрипроизводственный.

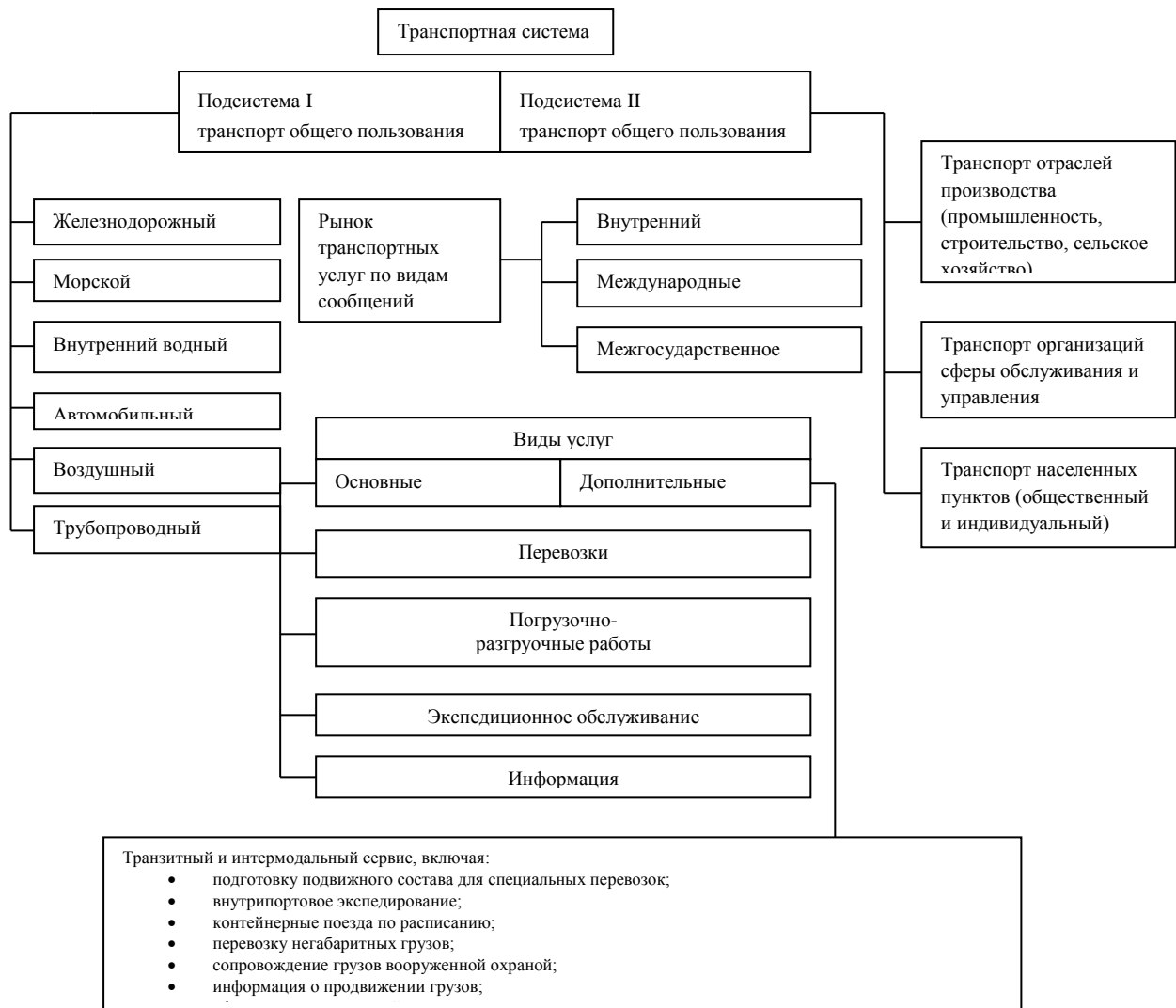


Рисунок 1.1 – Структурно-функциональная система транспортных услуг страны

Главная роль и значение отдельных видов транспорта различны в транспортной политике.[14]

Большой объем грузов перевозят автомобильным транспортом. Это говорит о том, что помимо самостоятельного осуществления перевозок автомобильный транспорт производит доставку грузов к другим видам транспорта (кроме трубопроводного) и от них - грузополучателям. Автомобильным транспортом производят все внутригородские перевозки, поэтому среднее расстояние перевозок автомобильным транспортом незначительно.[15]

Лидерством располагает железнодорожный транспорт, занимающий около половины общего грузооборота за счет перевозок большого объема грузов на сравнительно дальние расстояния. Часть грузооборота занимает трубопроводный транспорт как более высокоэффективный по перемещению жидких и газообразных грузов на дальние расстояния. Другие виды транспорта занимают меньшую долю, но являются необходимым в определенных экономико-географических условиях хозяйственной деятельности.

Показатели для всех видов транспорта являются общими, характеризующие:

- объемы деятельности: объем перевозок грузов (т) и пассажиров, грузооборот (т-км), объем отправления и объем прибытия;
- состояние материально-технической базы: протяженность путей сообщения, ее плотность (густота), число транспортных единиц и их грузоподъемность, пропускная и провозная способность, суммарная мощность подвижного состава;
- эксплуатационную работу: средняя грузонапряженность и расстояние перевозок, скорость доставки грузов, среднесуточный пробег, использование грузоподъемности;
- экономическую эффективность: производительность труда, фондоотдача, фондоемкость, доходы, расходы, прибыль, рентабельность.

Эти показатели объединяются в группы:

1. Техничко-эксплуатационные: пропускная и провозная способность, скорость доставки грузов, регулярность перевозок, безопасность движения и т.п.
2. Натурально - вещественные: трудоемкость на единицу транспортной продукции, удельная потребность в топливе и электроэнергии (энергоемкость), потребность в металле и других материалах (материалоемкость).
3. Стоимостные: текущие эксплуатационные расходы (себестоимость

перевозок), потребные капиталовложения, необходимые оборотные средства, потери и другие непроизводительные расходы в связи с утратой, порчей и повреждением грузов в процессе перевозок.[16]

Принципы и особенности ценообразования на услуги транспорта.

Обслуживание населения общественным транспортом является важным показателем качества жизни города. В то же время для большей части населения транспортные расходы занимают значительную долю в общих потребительских расходах. Тарифы представляют собой важные рыночные индикаторы пропорциональности развития спроса и предложения на рынке услуг пассажирского транспорта и являются отправной точкой в развитии финансовой деятельности транспортных предприятий. Таким же образом от уровня тарифов зависит финансовая неизменность предприятий транспорта, их выживание в условиях жесткой конкуренции. Для более глубокого рассмотрения ситуации на рынке пассажирских транспортных услуг следует учесть, что главными элементами рыночного механизма остаются: цена, спрос и предложение. Непосредственно через рынок должно происходить приспособление структуры пассажирских транспортных услуг и их цены к потребностям населения в перевозках. Ситуация рынка услуг, как экономического показателя, определяется соотношением величины спроса и предложения, которые представляют собой взаимозависимые элементы рыночного механизма, где спрос определяется платежеспособной потребностью потребителей транспортных услуг. В таком необходимо обратить внимание, что между тарифами и спросом на перевозки имеется явно выраженная обратная черта: чем выше тариф данного вида транспорта, тем ниже будет спрос на его услуги. Рост конкуренции на рынке пассажирских перевозок, является одной из причин этого явления.[17]

Тариф перевозок пассажирским транспортом сокращает возможность для поездок жителей, в других случаях для части населения с низкими доходами создает эти перевозки слишком затратными. Прежде всего органы

исполнительной и законодательной власти регионов обязаны проводить политику ограничения роста тарифов, пытаясь обеспечить экономическую доступность транспортных услуг для населения. Цены на транспортные услуги не увеличиваются сами по себе – они зависят от цен на энергию, от топлива, находятся в тесной связи со степенью износа транспортных средств. Это все сказывается на национальной экономике, которую нельзя представить без развитой транспортной инфраструктуры. Тариф на проезд в городском транспорте устанавливается на одного пассажира, несмотря на то, что в автобусах пригородного и междугородного сообщения - на один пассажирокилометр. При этом цены на проезд распространяются по всей территории города или региона. Смена тарифов проводится не регулярно в связи с инфляцией в стране, чаще всего он относится к началу нового времени (года или квартала). [18]

Транспортные тарифы разделяются следующим образом: фактический тариф, утверждаемый с учетом социальной важности городского транспорта органами местного самоуправления – Цф. Плановый тариф, определяющий результативную работу транспортных предприятий – Цп вычисляется по формулам (1), (2). Таким образом, плановый тариф определяется следующими двумя методами: по защитному принципу, обеспечивающему рентабельную работу транспортного предприятия в условиях монополии пассажирских перевозок,

$$\text{Цп} = \text{С} + \text{Пн} \quad (1)$$

где С – себестоимость пассажирских перевозок;

Пн – нормативная прибыль, обеспечивающая безубыточную работу транспортных предприятий, по принципу конкурентоспособности транспортных предприятий на рынке пассажирский услуг.

Определение планового тарифа по затратному принципу рационально в условиях монополии на услуги городского транспорта, так как в условиях борьбы любого перевозчика за увеличение размера перевозок и собственного

дохода, подходящим подходом в планировании транспортного тарифа является потребность второго способа – конкурентоспособности. В условиях конкуренции оптимистичное функционирование предприятий транспорта (получение максимального дохода) рассчитывает борьбу за увеличение количества перевозок. В оказании пассажирских услуг при существовании конкурентной среды вероятны следующие три условия:

1. Фактический тариф на общественном транспорте равен плановому,

т. е. $C_{ф} =$ - условие бездотационной работы оператора на транспортном рынке.

2. Фактический тариф на общественном транспорте больше планового, т. е. $C_{ф} >$ - условие получения дополнительного дохода перевозчика и нарушение интереса потребителя транспортных услуг.

3. Фактический тариф на общественном транспорте меньше планового, т. е. $C_{ф} <$ - условие недостающей величины дохода перевозчика за счет выполнения социального заказа (нарушение интересов перевозчика и необходимость дотирования). [19]

От степени стоимости пассажирских перевозок обуславливается доступность перевозок для населения. Комплекс четких мероприятий, направленных на удержание роста тарифов и дотаций, для любого субъекта или муниципалитета зависит от их характерности и действительно сложившихся социально-экономических условий. Они обеспечивают важность интересов пассажиров исходя из общих нормативов и законодательных основ, контролирующих все взаимоотношения предприятия с заказчиками и потребителями услуг.

Цена занимает отдельное место в системе экономических категорий и, включает все стадии воспроизводственного процесса, воздействует на результативность функционирования ГПТ (городского пассажирского транспорта).[20]

Существуют различные методы расчета цен, изображены на рисунке 1.2

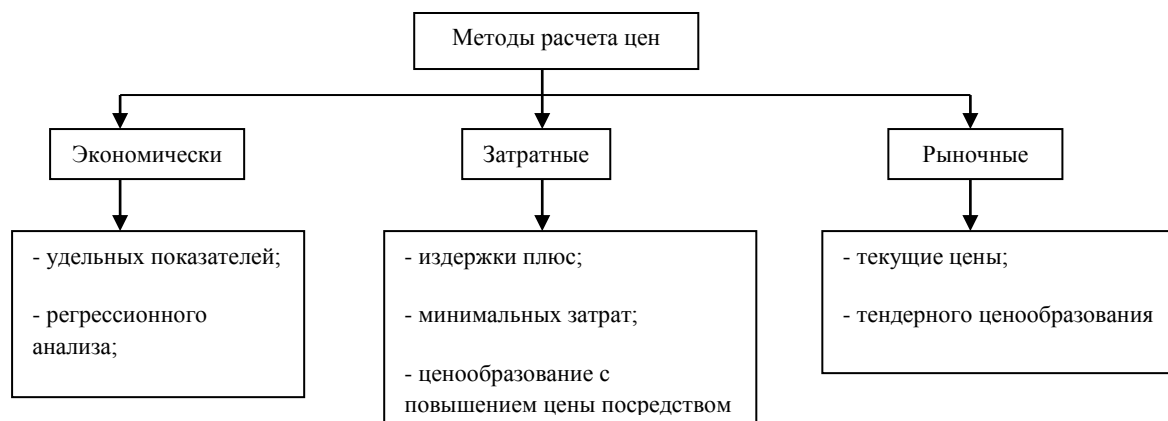


Рисунок 1.2 - Методы расчета цен

В условиях рыночных отношений ценообразование, т.е. процесс установления цены на транспортную услугу городского пассажирского транспорта происходит с учетом основных трех принципов:

- экономического обоснования цен, который состоит в необходимости включения в ценообразование объективных экономических законов совершенствования рыночной экономики, в том числе закон стоимости, законы спроса и предложения. Экономическое подтверждение цен базируется на сложном анализе конъюнктуры рынка, всех рыночных факторов, как и действующей в экономике системы страны цен;

- непрерывности процесса ценообразования, который формируется динамичностью процесса ценообразования. Такой принцип проявляется, в том числе и в движении транспортных услуг который проходит несколько этапов, на любом из которых она имеет свою цену. Более того, в цены под действием внешних и внутренних факторов каждый раз вносятся изменения;

- единства контроля движения ценообразования, который состоит в том, что государственные органы, определяющие и регулирующие цены, обязаны их контролировать.[21]

Цена - это экономическая категория, оценка денежного значения для определения стоимости товаров и услуг в рамках рыночных отношений,

посредством которой определяется размер платы за приобретаемую услугу, а тариф представляет собой систему ставок, по которым взимается плата за оказание транспортных услуг.

При формировании тарифов на транспортные услуги предприятия ГПТ должны учитываться следующие особенности: соотношение спроса и предложения; себестоимость транспортной услуги; средний уровень тарифов на рынке транспортных услуг; уровень конкуренции на рынке транспортных услуг; границы платежеспособности клиентуры.[22]

На формирование тарифов в городском пассажирском транспорте значительное воздействие оказывает уровень и структура затрат, характер изменения себестоимости услуги от изменения объема выполняемых транспортных услуг.[23]

Алгоритм к формированию тарифа на транспортные услуги, изображен на рисунке 1.3, должен учитывать безубыточность транспортного производства, его рыночную устойчивость и обеспечивать возможность принятия оперативных ценовых решений в зависимости от изменения факторов внутренней и внешней среды предприятия ГПТ.

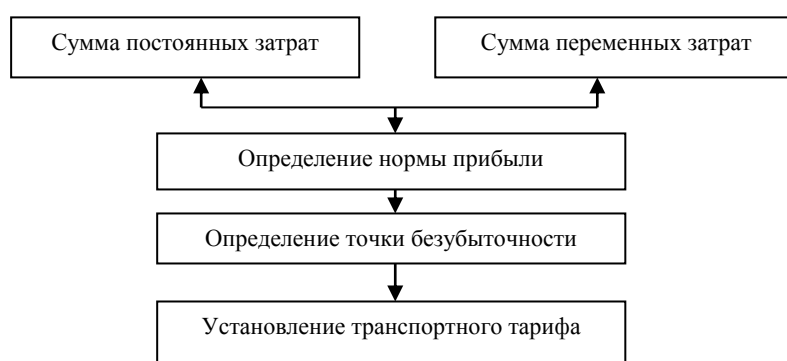


Рисунок 1.3 - Алгоритм установления транспортного тарифа

Наиболее соответствующими рыночными условиями, является метод формирования транспортного тарифа, позволяющий одновременно учитывать затраты и рыночные тарифообразующие факторы:

$$T = (I_{\text{пост}} + V * \Delta I_{\text{пер}}) * K_r \quad (2)$$

где $I_{\text{пост}}$ – суммарные постоянные издержки;

$\Delta I_{\text{пер}}$ – удельные переменные издержки;

V – объем транспортных услуг;

K_r - коэффициент рентабельности.

Транспортный тариф, рассчитанный по предлагаемой методике, позволят определить себестоимость транспортной услуги исходя из прогнозируемого объема реализации, который делает возможным получение запланированной прибыли.[24]

Ценовая политика существенным образом зависит от следующих потенциальных возможностей:

- определение перспективного спроса на пассажирские перевозки;
- определение возможностей увеличения спроса на перевозки в случае снижения уровня тарифов;
- определение возможностей привлечения пассажиропотоков с других видов транспорта.

В целях обеспечения единоборства технологии расчета тарифа необходимо использовать формулу (3):

$$T = \frac{(I_{\text{пост}} + V * \Delta I_{\text{пер}}) * K_r}{l * p} \quad (3)$$

Где $I_{\text{пост}}$ – суммарные постоянные издержки;

$\Delta I_{\text{пер}}$ - удельные переменные издержки;

V – объем транспортных услуг;

K_r – коэффициент рентабельности;

I – годовой пробег транспорта в соответствии с показателям и характеристики маршрута и расписания автобуса;

p – паспортная пассажировместимость автобуса.

Цена в условиях рынка должна быть инструментом между предложением и спросом. Расчетный тариф на транспортные услуги в условиях соотношения равновесия, можно определить по формуле (4):

$$T = ((I_{\text{пост}} + V * \Delta I_{\text{пер}}) * Q / П \quad (4)$$

Где $I_{\text{пост}}$ – суммарные постоянные издержки;

$\Delta I_{\text{пер}}$ – удельные переменные издержки;

V – объем транспортных услуг;

K_r – коэффициент рентабельности;

Q – уровень спроса на транспортные услуги;

Π – уровень предложения на транспортные услуги.

Требования, которым должны удовлетворять транспортные тарифы сводятся к следующему.

1. публичность. Транспортные тарифы должны быть должны быть объявлены заблаговременно и в установленном порядке;
2. простота расчета. Соблюдение этого требования обеспечивает быстрый и точный расчет в каждом конкретном случае;
3. устойчивость как требование тарификации представляется крайне важной в смысле постоянства самих оснований тарифной системы;
4. социальная справедливость. Тарифа должны отвечать требованию равенства для всех пассажиров.

Транспорту как немаловажной части производственной и общественной системы принадлежит особое место в деятельности рыночной экономики. Городской пассажирский транспорт служит той отраслью, который предоставляет функционирование и взаимодействие производственных,

торговых и других сфер деятельности, в большей степени влияя на уровень цен на услуги и товары. [25]

1.3 Рынок транспортных услуг в качестве экономической системы

Определения рынка транспортных услуг (РТУ) многочисленны, различны и, следовательно, трудно соизмеримы по сущности, содержанию.

В экономической теории взятое из естественных наук понятие «механизм» обрело широкое распространение и воспринимается как необходимая взаимосвязь, бесспорно возникающая между всевозможными экономическими явлениями, влияние на которую (взаимосвязь) переходит связанным ею элементам, имея определенный результат. Иначе говоря, механизм являет собой структурный элемент системы, разрешающий изменять ее состояние и динамику. Выделяют механизмы организационный, экономический, управления, регулирования, финансовый, валютный и т.д.

В отношении РТУ целесообразно использовать понятие «экономический механизм» как определенное исходное экономическое явление, вызывающее за собой ряд иных, причем они идут одно за другим в предопределенной последовательности и идут к некоторым очевидным результатам. К экономическому механизму причисляют и систему целенаправленных экономических инструментов, рычагов управления, предлагающих определенную организацию структуры рынка, экономический эффект.[26]

В экономическом механизме выделяют статику – экономические явления, события, их состояния и динамику - экономические процессы, а сам механизм как комплекс способов, методов, инструментов управления может быть применен для регулирования экономических отношений.

Состав основных атрибутивных признаков РТУ экономической системы:

1. Система РТУ складывается из следующих элементов: производителей транспортных услуг, клиентов, поставщиков, посредников, государства (механизма государственного управления транспортом) и др.

2. Составляющие системы РТУ взаимосвязаны и взаимозависимы, сформировавшаяся система связей пребывает в постоянном подвижном состоянии. Разрушение взаимосвязи хотя бы между двумя элементами влечет к сбоям во всей системе рыночных отношений, к кризисам (локальным или глобальным системным).

3. Система РТУ обладает сложной структурой, поскольку участники рынка (элементы структуры РТУ) качественно различны, например отраслевая принадлежность производителей, специфика и дифференциация производства услуг, конъюнктура цен на услуги, ассортимент услуг и технологий их производства и т.д. Преобразование структуры или образование новой структуры экономических взаимоотношений приводит к развитию новейших системных качеств и свойств РТУ, несводимых к прошлым (или, как говорят, к новой рыночной ситуации).

4. Система РТУ выражает основные свойства систем: прямой и обратной связи, стабильности, адаптации, синергии (эффекта самоорганизации), эмерджентности, иерархичности (соподчиненности), эквивалентности (существования, различных путей к достижению одной цели), необходимого разнообразия, нестационарности.

5. Расширение функций управляющей (государственный механизм управления) и управляемой (участники рынка) систем, с акцентом на информационной функции, поглощающей другие.

Создание системы РТУ нужно для формирования рыночного технологического уклада в отрасли транспорта, регулирования экономических границ, концентрации и централизации производства, обоснования экономической эффективности регулирования транспортной отрасли.

Рынок транспортных услуг, предлагаемый в качестве механизма, сужает возможности организации управления отраслью;[27]

РТУ, предлагаемый в качестве системы, - есть нечто вроде живого организма, в котором постоянно имеется регулируемый баланс организации и самоорганизации элементов, с направлением на положительный, экономически эффективный результат. Когда все средства государственного вмешательства неэффективны, наступает стадия хаоса, или хаотического движения элементов системы. Движущей силой стадии хаоса на рынке выступает синергия (самоорганизация), производящая новое свойство системы и ее новую структуру.

Следовательно, через организационный механизм рынка совершается деятельность государственного регулирования.

Суть понятия «рынок» позволяет выстроить определение: РТУ – это система со встроенным организационным механизмом управления транспортной отраслью, с помощью которого формируется отношение обмена между покупателями (клиентами) и продавцами (производителями и посредниками в продаже) транспортных услуг. Регулируется удовлетворение потребностей государства и общества в этих услугах при помощи экономических инструментов, акцентируется сфера рыночного и географического пространства продаж транспортных услуг, экономика государства работает с установленной эффективностью.

Главная задача РТУ – распределение ограниченных ресурсов, необходимость создания и развития теории рынка транспортных услуг и ее предмета – изучения рыночного подхода к организации управления транспортной отраслью.[28]

Рыночные процессы, обращающие деятельность производителей услуг на удовлетворение спроса, условия, факторы, влияние нарушений и направленности этих процессов на рост и эффективность экономики.

Из понятия РТУ как системы следует, что оно отражает возможности экономической организации производства транспортных услуг. Регулирования баланса между потребностями клиентуры и заинтересованностью производителей транспортных услуг, обращает внимание на выгодах обеих сторон при сохранении интересов государства и общества в целом, экономический потенциал отрасли и ее вероятный сдвиг.

РТУ и построение методов управления его формированием важны не только для изучения транспортных услуг, представленных на РТУ, их свойств, количества, качества и других параметров. Более значимо раскрыть общие законы, закономерности, направления, особенности, пропорции формирования рыночной среды, процессы функционирования и развития РТУ, его конъюнктуру, причины, определяющие устойчивость рыночных процессов и отношений.[29]

2 Развитие и модернизация городского электротранспорта в современных условиях России

2.1 Мировой опыт финансирования предприятий городского пассажирского транспорта

В разных странах мира применяются всевозможные способы финансирования городского пассажирского транспорта. Выбор способа зависит от национальной или муниципальной стратегии развития городского общественного транспорта. Финансирование может целиком осуществляться на основании взимаемой проездной платы. Аналогичная схема существует, например, в городах Гонконг, Буэнос-Айрес, Куритиба. Другой преобладающий подход основан на финансировании из местных бюджетов, национальных бюджетов или иных, в основном коммерческих, источников субсидирования.[30]

В некоторых странах осуществляется стратегия сокращения субсидий до минимума. Например, в Великобритании сокращение финансирования осуществлялось путем сокращения административного влияния на предприятия транспорта, стимулирования конкуренции между ними и другими методами дерегулирования. Впрочем, такая политика привела к уменьшению качества обслуживания, отказу диспетчеров от перевозок в районах с преобладающей долей бедного населения, но при этом в Лондоне экономия на финансировании эксплуатационных расходов составила 80%, в среднем по городам страны финансирование было сокращено в 2 раза.

В разных странах считают, что городской пассажирский транспорт прежде всего должен развивать социальную функцию. В таких странах доля бюджетного субсидирования пассажирского транспорта в совокупном объеме финансирования достигает до 70% (Париж, Сиэтл). Следовательно, можно выделить три вероятные схемы развития городского пассажирского транспорта. При осуществлении первой схемы основным является коммерческий интерес в формировании городского пассажирского транспорта, при осуществлении

второй – социальная направленность пассажирского транспорта. Третья схема имеет элементы и коммерческой, и социальной составляющих городского пассажирского транспорта. Главные различия между этими схемами состоят в соотношении доли бюджетного субсидирования пассажирских транспортных предприятий и доли их собственных доходов от сбора платы за проезд.

Как правило, бюджетное субсидирование операционных расходов заключается в следующих основных формах:

- возмещение «выпадающих» доходов от перевозок пассажиров льготных категорий;
- субсидирование убытков, связанных с формированием «социально значимых» маршрутов, расходы, на выполнение которых не покрываются платой за проезд;
- предоставление транспортным предприятиям налоговых льгот.

Выделение субсидий из бюджета с целью покрытия фактических расходов транспортного предприятия признано одним из самых безуспешных подходов. В таком случае у транспортных предприятий нет стимула к уменьшению расходов и увеличению эффективности работы предприятия. Более того, возникает стремление к завышению расходных показателей для повышения запрашиваемой величины бюджетных субсидий. Однако в России именно такая схема стала наиболее распространенной. [31]

Существуют различные схемы снижения объемов бюджетного субсидирования. Одним из них – является заключение долгосрочных контрактов с транспортными предприятиями, использующими программу понижения доли расходов, возмещенных за счет бюджетных субсидий.

Вторым приемом компенсации убытков на социально-значимых маршрутах является перекрестное субсидирование. При этом подходе доходы, полученные на прибыльных маршрутах, идут на покрытие убытков на социально-значимых маршрутах.

Кроме того, в последнее время значительное распространение получила схема конкурсного распределения социально-значимых маршрутов на величину запрашиваемых из бюджета субсидий.[32]

В отдельных странах наравне с другими используются целевые источники финансирования общественного транспорта, главным образом за счет специальных налогов. Объектами такого налогообложения являются участники экономических отношений, получающие прибыль, загрязняющие окружающую среду и связанные с транспортом.

В странах, которые соблюдают системы целевого финансирования пассажирского транспорта, основными источниками бюджетного финансирования являются:

- налог на моторное топливо (США, Канада, Германия);
- налог на заработную плату (Франция, Бразилия);
- налог с оплаты на парковку (Канада, Великобритания, Франция, США, Германия);
- доходы от оплаты проезда (Великобритания);
- акцизный сбор от продажи автомобилей (Канада);
- штрафы за нарушение правил дорожного движения (Франция);
- налог на собственность (Канада);
- налог с продаж (Канада).

Общественный транспорт в разных странах играет значительную роль в удовлетворении транспортных потребностей населения, осуществляя до четверти объема перевозок пассажиров, изображен в таблице 2.1. Особое значение он приобретает в крупных городах. Так, в Чикаго на 100 тысяч жителей приходится почти в три раза больше автобусов, чем в некоторых городах, более ориентированных на общественный транспорт, например, в Стокгольме или Хельсинки. В Вашингтоне 15% жителей добираются на работу общественным транспортом.

Таблица 2.1 - Объем перевозок пассажиров

Страна	Виды транспорта					
	автомобильный индивидуальный транспорт	общественный транспорт	велосипеды	пешком	Мотоциклы и мопеды	прочие
США	82,3	3,4	0,7	10,7	0,5	2,4
Канада	74,0	15,0	-	11,0	11,0	-
Зап. Германия	47,6	11,4	9,6	30,3	0,9	1,1
Швейцария	38,2	19,8	9,8	29,0	1,3	1,9
Франция	47,0	11,0	5,0	30,0	6,0	1,0
Швеция	36,0	11,0	10,0	39,0	2,0	2,0
Нидерланды	45,2	4,3	29,4	18,4	1,3	1,0
Италия	30,6	26,0	-	43,0	-	-
Австрия	38,5	12,8	8,5	31,2	3,7	5,3
Великобритания	45,0	19,0	4,0	29,0	2,0	1,0
Дания	42,0	14,0	20,0	21,0	3,0	-

Основу поступления средств в бюджеты развитых стран составляют различного рода налоги: налог с оборота, поимущественный налог, на заработную плату, подоходный налог, на владение автотранспортом и др. Вместе с тем возможности направления доходов от налогов на развитие ГПТ существенно отличны в этих странах.[33]

Поступление средств на содержание и развитие ГПТ общего пользования, изображены в таблице 2.2, происходит, прежде всего, от государства, региональных и местных органов власти. Их участие в этом процессе различно и определяется многообразными факторами: национальными особенностями экономики, плотностью застройки городов, традициями, финансовыми возможностями, политикой правительства, региональных и местных органов власти и т.д. Имеются отличия и в направлениях финансирования.

Таблица 2.2 - Поступление средств на содержание и развитие ГПТ общего пользования

Страна	Государство		Региональные и местные органы власти	
	капитальные затраты	эксплуатационные расходы	капитальные затраты	эксплуатационные расходы
Бельгия	100	100	0	0
Нидерланды	100	100	0	0
США	75	16	25	84
Италия	70	87	30	13
Австрия	50	0	50	100
ФРГ	45	12	55	88
Франция	10	0	90	100
Швеция	9	5	91	95
Великобритания	5	0	95	100
Швейцария	1	11	99	99
Канада	1	0	99	100
Дания	0	0	100	100

В США представляется большая самостоятельность штатам в выборе способов финансирования ГПТ. Поэтому здесь имеются многообразные подходы к субсидированию городского и пригородного транспорта. Тем не менее, в большинстве штатов расходы на содержание транспорта возложены в основном на территориальные органы управления. Участие государства ограничено привлечением средств Дорожного фонда или поступлением их за счет налогов на топливо и автомобили.

В Бельгии правительство, субсидируя полный объем инвестиций и затрат на эксплуатацию деятельности, не разрешает переводить на другие цели фонды, предназначенные для этих целей. В связи с принятой в этой стране в 1988 г. государственной программой жесткой экономии объемы субсидий на городской транспорт стали устанавливаться из расчета 99% суммы расходов за предыдущий год плюс определенный процент, не превышающей ежегодного роста расходной части бюджета страны.

Во Франции для финансирования капитальных вложений в развитие городского транспорта с 1986 г. разрешается привлекать частный капитал. Однако сфера его применения ограничена 20-50% количества контрактов, заключаемых между местными органами управления и подрядчиками на развитие сетей транспорта городов. Но во Франции, в отличие от других стран, государственные органы не допускаются к финансированию эксплуатационной деятельности транспортных предприятий. Субсидии на эти цели поступают только от региональных и местных органов управления.

Во многих странах образованы налоги целевого назначения, поступления от которых направляются только на содержание и развитие транспортных систем. Например, во Франции субсидирует ГПТ общего пользования фонд регионального развития инфраструктуры. В Японии специальный резервный фонд финансирует строительство городских железных дорог. В США создан Дорожный фонд, средства которого формируются за счет платы за проезд по современным автомобильным магистралям и мостам. Средства направляются на строительство шоссежных дорог, в том числе и на развитие улично-дорожной сети городов.[34]

Для возмещения расходов ГПТ во многих странах привлекаются средства отдельных отраслей бизнеса, кредиты, займы и другие виды источников поступления денежных средств. Например, в Австралии заметную помощь в финансировании городского транспорта оказывают компании газо- и электроснабжения, широко привлекается частный капитал. В Бельгии предприятиям ГПТ общего пользования предоставляются долгосрочные кредиты (до 20 лет). Государство выплачивает по займам 3% в год.

В ряде стран за рубежом широко используется оплата предприятиями и организациями проезда своих работников на городском и пригородном транспорте. Особенно велика доля их участия в Японии. Так, например, в Токийской конурбации 85% поездок пассажирами полностью оплачивают предприятия. Во Франции транспортный налог платят компании, которые

расположены в Париже и его пригородах. Данный налог достигает соответственно 2,2 и 1,8%. [35]

Переход к рыночным отношениям обуславливает необходимость кардинального пересмотра сложившегося подхода, разработки таких методических основ, которые учитывали бы необходимость обеспечения условий конкуренции между различными видами транспорта, возможности свободы выбора населением наиболее эффективных транспортных услуг, учета изменения спроса пассажиров в зависимости от объема и структуры их доходов, других факторов. В этой связи особый интерес имеет изучение теории и практики оценки эффективности систем ГПТ в экономически развитых странах.

При реализации проектов строительства метрополитенов во Франции специалисты указывают на необходимость обращать внимание на то, что метро дает инфраструктурные преимущества, большинство которых носит качественный характер и не воплощается прямо в денежном выражении – это социальная рентабельность и выигрыш времени поездки. Например, линия в Лилле при поездке в центр экономит 10-15 мин. Строительство рельсовых инфраструктур становится мощным фактором экономического развития и функционирования ГПТ. Особенно поражает отношение общества и властей к этой важной сфере экономики страны.

Столица Финляндии Хельсинки (около 500 тысяч жителей) является уникальным для страны городом с точки зрения городского пассажирского транспорта. Немногие города Европы и мира смогут похвастаться и автобусом, и трамваем, и метро, и поездом, и паромом, и катерами. Хельсинки – город морской, крупный порт.

В течение двух лет Комитет по транспорту Хельсинки совместно с фирмой «Буском» реализуют программу оплаты проезда с использованием СМАРТ – карт. Эффективность этой системы при работе в большом городе

доказана пробной эксплуатацией. Таким образом, можно рассчитывать, что в ближайшее время эта система оплаты вытеснит традиционные.

В Хельсинки, как и во всей Финляндии, государством установлена лишь одна льготная категория пассажиров – это пассажиры с детьми в коляске. Люди, чья работа связана с передвижением на городском пассажирском транспорте, либо получают денежную компенсацию, либо для них предприятиями и учреждениями приобретаются долгосрочные проездные билеты.

Распределение автобусных маршрутов между транспортными предприятиями здесь также производится на конкурсной основе: предприятия конкурируют по цене и качеству предлагаемых услуг. Трамвайные маршруты и линии метро эксплуатируют государственные компании.

Большое количество машин разного типа и назначения разных годов выпуска позволяет наиболее эффективно использовать парк уже в мировом масштабе.

Для контроля за движением применяется спутниковая навигация. Хорошая организация системы городского пассажирского транспорта позволила Хельсинки в этом смысле стать поистине уникальным городом (по оценкам европейских агентов – в мировом масштабе): 80% его населения довольны работой ГПТ, а 50% считают, что пассажирский транспорт столицы работает очень хорошо.

Распределение маршрутной сети на конкурсной основе между транспортными предприятиями, имеющими сходную квалификацию и подвижной состав, оправдано. Такие конкурсы позволили привлечь к работе крупные транснациональные компании, что в свою очередь позволило в Хельсинки снизить нагрузку на городской бюджет, и перераспределить средства для приобретения современного трамвая. [36]

Оплата проезда по SMART – картам максимально оптимизирует сбор выручки – позволяет производить предварительное аккумулятивное

проездной платы, что дает возможность наиболее эффективно составлять финансовые планы. Эта система упрощает сбор выручки, снижая объем ручного труда, экономит время водителя, не задерживает транспорт на остановках, что в пересчете на год дает значительную экономию в подвижном составе.[37]

Таким образом, проведенный анализ позволил определить основные формы организации и финансирования систем транспортного обслуживания населения за рубежом с учетом состояния и перспектив развития бюджетных систем, являющихся главным звеном в вопросах субсидирования транспортных услуг и рассмотреть возможности их использования в России.

2.2 Развитие городского пассажирского транспорта в России

Предприятия городского пассажирского транспорта в большинстве регионах России оказались в достаточно сложной экономической ситуации в связи с увеличением роста числа убыточных предприятий, износом подвижного состава (порядка 59%). Количество трамваев со сроком службы более 15 лет – свыше 78%, троллейбусов – 63%. Проблема обновления парка транспортных средств оказывается одной из наиболее актуальных и ее решение не может связываться исключительно со средствами местных бюджетов. В транспортной стратегии России до 2020 г. отмечается необходимость повышения эффективности работы операторов, осуществляющих транспортное обслуживание населения посредством увеличения их конкурентоспособности на рынке транспортных услуг. Отдельный механизм разрешения возникающих проблем – развитие социальных мандатов, т.е. обслуживания льготных категорий пассажиров (отказ от льгот, лишенных финансового обеспечения, но сохранение гарантий для льготных категорий граждан).

Перегрузка городских дорог транспортом также создает дополнительные сложности для организации транспортного обслуживания, требуя принятия административных и экономических решений, направленных

на снижение транспортной загруженности магистралей в городах. При этом сохраняет актуальность задачи ограничения использования личного транспорта при наличии качественных услуг, предоставляемых общественным, увеличение пропускной способности магистралей посредством использования логистических схем и архитектурных решений.[39]

К сожалению, транспортная стратегия Российской Федерации мало внимания уделяет вопросам развития городской инфраструктуры и городского транспорта, оставляя их решение в компетенции муниципальных образований. Это приводит к отсутствию долгосрочной стратегии развития городского транспорта на конкретной территории. Решение вопросов обеспечения услугами пассажирского транспорта осуществляется в текущем режиме, посредством увеличения тарифов на поездку. Напротив, частные перевозчики, готовые взять на себя часть пассажиропотока, оказываются перед дилеммой – выживание или получение прибыли, но не в легальной плоскости налогового законодательства.

Отсутствие логистических схем оценки пассажиропотоков также становится причиной неэффективности расходования средств местных бюджетов. Использование современных информационных технологий позволяет частично снизить остроту проблемы, но непродуманная планировка городов, неверные архитектурные решения не позволяют рассчитывать на получение дополнительных средств. Зачастую подобные проблемы приводят к транспортной дискриминации отдельных граждан, которые в силу неразвитости транспортной инфраструктуры не могут получить иные социальные услуги.[40]

В таблице 2.3 представлены финансовые результаты и степень износа основных фондов транспортных предприятий.

Таблица 2.3 - Финансовые результаты и степень износа основных фондов (2011 – 2014 гг.)

Показатели	2011	2012	2013	2014
Удельный вес убыточных организаций				
Все виды экономической деятельности	37,5	36,7	29,6	30,5
Транспорт и связь	41,4	39,5	37,4	38,2
Степень износа основных фондов				
Транспорт и связь	53,6	54,6	56,3	58,5
Все основные фонды	44,7	45,7	47,8	49,3

Оценивая данные показатели можно констатировать некоторое превышение удельного веса убыточных предприятий в сфере транспорта по сравнению со средним показателем всех видов экономической деятельности. Аналогичная негативная динамика отмечается и в степени износа основных фондов.

Дополнительным результатом снижения уровня и качества транспортного обслуживания населения, его доходов стало снижение мобильности более чем в три раза по сравнению с европейскими государствами. Снижение подвижности оказывает непосредственное влияние на сокращение темпов роста благосостояния и качества жизни граждан, препятствуя складыванию общероссийского и региональных рынков труда, решению проблем занятости населения, обеспечения жильем нуждающихся категорий.[42]

Объем перевозок пассажиров всеми видами общественного транспорта России с 2008 по 2014 год, представленный в таблице 2.4, снизился по данным росстата более чем в 2 раза. Наземный пассажирский транспорт также подвергся изменениям. Если в 2008 году в общественном транспорте было выполнено 15 млрд. поездок, то в 2014г. только 11,5 млрд. поездок.

Таблица 2.3 - Объем перевозок пассажиров всеми видами общественного транспорта России

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Российская Федерация	14717826,1	13704444,8	13433693,3	13304924,5	12766173,4	11 586 766,1	11 554 319,5

Отсутствие бюджетных средств для финансирования инфраструктуры пассажирских перевозок ставит перед субъектами задачу принятия целевых программ, направленных на обновление транспортных фондов, привлечение инвестиций в данную сферу.

Расходы Российской Федерации в сфере транспортного обслуживания составляют около 2,4% от совокупного объема доходов консолидированного бюджета. В таблице 2.4 представлен объем консолидированного бюджета на развитие транспорта.

Таблица 2.4 - Объем консолидированного бюджета на развитие транспорта

Показатель	2011	2012	2013	2014
Расходы консолидированного бюджета РФ (трл.р)				
Всего:	19994	12656	13731	14583
Валовый внутренний продукт	54585,7	62218,4	66193,7	52392,6
Расходы на транспорт	499,1 (2,05%)	622,8 (2,32%)	685,2 (2,62%)	703,5 (2,5%)

Основной причиной трудностей предприятий пассажирского транспорта в городе является ограниченность финансовых ресурсов для пополнения парка транспортных средств и развития инфраструктуры, отвечающей современным требованиям. Одной из наиболее опасных тенденций развития рынка транспортных услуг становится недостаток финансирования из федерального

бюджета, следствием которого становится дальнейшее разрушение имеющейся инфраструктуры. Например, для США характерно выделение до 80% средств, необходимых для приобретения транспорта и восстановления (обновления) его инфраструктуры из федерального бюджета.[43]

Несомненно, в условиях разнообразия предложений на рынке пассажирских перевозок появляется необходимость провести кардинальную переоценку целей и задач данного направления государственного и муниципального менеджмента. В частности, использование городского пассажирского транспорта позволяет сократить прямые издержки, основную долю которых составляет затрудненное движение по магистралям, до 2 % ВВП. Использование личного автомобиля приводит к тому, что в течение рабочего дня человек занимает в 18 – 20 раз больше городского пространства, чем пассажир общественного транспорта. Становится очевидным, что в условиях ориентированности городской транспортной среды на комплексное решение проблем обеспечения населения услугами пассажирского транспорта, необходима модернизация отрасли, обеспечивающей социально-экономическое развитие территорий.[44]

В современных условиях, особую актуальность для России приобретает изучение опыта других государств, в первую очередь развитых стран, в организации и финансировании отраслей, обеспечивающих жизнедеятельность территорий, в том числе и пассажирского транспорта.

Объем перевозок, уровень обслуживания, тарифы, себестоимость и производительность транспортных услуг отличаются в различных государствах. Эти различия являются следствием разных стратегий развития пассажирского транспорта, что проявляется в выборе целей его функционирования, организации и управления транспортными системами, типах и источниках финансирования, степени и способах привлечения частного сектора. [45]

В большинстве экономически благополучных стран общественный пассажирский транспорт представляет собой развитую организационно-техническую систему. И хотя общественным транспортом перевозится только 15–20 % пассажиров, так как население широко использует личные автомобили, субсидии общественному транспорту являются важной составной частью социальной политики властей. Так, например, в США, несмотря на высокий уровень жизни населения и всеобщую автомобилизацию, из бюджетов всех уровней датируется до 70 % расходов городского и пригородного транспорта, и оплачивается основная часть развития инфраструктуры общественного пассажирского транспорта и приобретения транспортных средств. В этих странах общественный транспорт является объектом постоянного внимания и забот органов власти, изыскания средств на его финансирование, в том числе и на инвестиции, что часто требует неординарных организационных решений. На государственном уровне – правительствами и парламентами периодически принимаются законы и политические решения, которые реализуются, как правило, местными органами власти. Устойчивое финансирование дает возможность существенно улучшить качество обслуживания, уровень транспортной и экологической безопасности.

При решении основного вопроса – определение источников финансирования на развитие ГПТ в новых условиях – целесообразно использовать опыт стран с многолетней историей рыночных отношений, имеющих развитый общественный транспорт: Великобритании, Франции, Германии. Потребность в развитии общественного транспорта в этих странах связана с отрицательной реакцией населения (налогоплательщика) на строительство новых дорог в черте города, необходимых для движения растущих потоков индивидуальных автомобилей. Развитие общественного транспорта в данной ситуации обязательно связывается государством со стоимостью земли и величиной взимаемых налогов. Например, территория, на которой планируется строительство линии массового транспорта, сразу же

поднимается в цене. Это происходит даже в том случае, если государство только гарантировало такое строительство. С появлением линии транспорта растет деловая активность промышленных и торговых предприятий в данном районе, а значит, и растут доходы с единицы территории. В свою очередь, это является дополнительным источником пополнения городской казны, что способствует дальнейшему развитию ГПТ.

Опыт работы общественного транспорта за рубежом и анализ систем его финансирования показывает, что эта система финансирования многоканальная и исходит от государственных, региональных и местных органов власти.

Совершенствование системы финансирования ГПТ предполагает создание «транспортного фонда» за счет поступлений из государственного бюджета, отчислений хозрасчетных организаций и платежей населения.

При оплате трудовых передвижений необходимо установить принцип определения доли платежей каждого хозрасчетного предприятия. В качестве основных возможных принципов могут быть следующие:

- Пропорционально численности работающих на предприятии;
- Пропорционально объемам производства (доходам);
- Пропорционально прибыли;
- Пропорционально фактической транспортной работе на трудовые перевозки.

Одновременно размер платы предприятий и организаций за трудовые передвижения должны зависеть от уровня качества транспортного обслуживания населения ГПТ. Это будет способствовать реализации задачи повышения уровня транспортного обслуживания в соответствии с экономическими результатами производственно – хозяйственной деятельности предприятий ГПТ. Общая сумма платежей, поступающих в «транспортный фонд», должна обеспечить эффективное функционирование и развитие системы ГПТ в России.[45]

В условиях рыночной экономики актуализируется задача качественного предоставления услуг пассажирского транспорта, оцениваемых как соотношение степени удовлетворенности потребителей и достигнутых социально-экономических эффектов. В частности, основными критериями оценки качества услуг выступают: скорость передвижения, мобильность, безопасность (в том числе экологическая), экономичность и комфортабельность. Современное состояние городского пассажирского транспорта свидетельствует о его нахождении в состоянии системного кризиса, ключевой причиной которого выступают противоречия между экономическими и социальными критериями оценки отрасли. Только разработка комплексной транспортной стратегии при гарантированном объеме ее финансового обеспечения, позволит разрешить значительную часть проблем социально-экономического развития территорий.

На наземный пассажирский транспорт приходится почти 60% всех перевозок совершаемых на общественном транспорте. Наиболее сократились показатели у трамваев и троллейбусов, которые в целом по России утрачивают свое назначение: за тот же период число поездок на них упало в 5 раз. Их доля была поделена между автомобилями, автобусами и маршрутками. Несмотря на автомобильный коллапс, все же именно наземный пассажирский транспорт – основа транспортной системы страны.[46]

По некоторым параметрам Россия уже опережает многие другие страны в отношении эффективности перевозок, например, московское метро работает бесперебойно, перевозя огромное количество пассажиров. По загруженности оно уступает только токийскому метро. В московском метрополитене в час пик загрузка составляет 5,6 человек на квадратный метр, а в токийском – 7 человек на квадратный метр. Нагрузка на московский метрополитен превышает более чем на 20%, что свидетельствует о недостаточном развитии системы транспорта в целом. В первую очередь отстает наземный транспорт – это проблема не только Москвы, но и всей России.

Развитие наземного транспорта идет по пути, установленному, прежде всего европейскими стандартами, не только в том, что касается взаимоотношений с частными перевозчиками. Идет масштабная модернизация подвижного состава: автобусы, трамваи и троллейбусы становятся низкопольными, оснащаются климатическими системами, датчиками ГЛОНАСС, позволяющие отслеживать их движение. Сеть остановок расширяется, чтобы в идеале расстояние между остановками было не более 300 метров. В планах сокращение интервалов движения на 22% и увеличения количества выделенных полос на 43 километра до конца 2016 года. Все это приведет к тому, что именно наземный транспорт сыграет главную роль в снятии той транспортной напряженности, которая создалась сейчас в крупных городах России.

Городской пассажирский транспорт представляет собой самостоятельную транспортную систему, объединяющую наземный и подземный виды транспорта, функционирующую на территории города и пригородной зоны, а также транспортную инфраструктуру. Выполняя социальную функцию, пассажирский транспорт удовлетворяет спрос на пассажирские перевозки населения, в соответствии с перечнем вопросов местного значения и программами социально-экономического развития территорий. Регулярность перевозок обеспечивает достаточно стабильный спрос на услуги пассажирского транспорта.[46]

2.3 Проблемы городского пассажирского транспорта в России

Городской транспорт общего пользования, осуществляющий более 90% перевозок пассажиров в России (из них трамвай — 15%, метрополитен — 17%, троллейбус — 18%), не выделяется в самостоятельную отрасль. Основное внимание Министерство транспорта уделяет водным (доля в перевозках — 0,1%), воздушным (0,2%) и железнодорожным (6,3%) перевозкам. Несмотря на то, что качество общественного транспорта напрямую определяет качество

жизни городского населения РФ (70% населения), законодательно ответственность за организацию пассажирских перевозок переложена на муниципальные и региональные власти. Отсутствует федеральное рамочное законодательство, определяющее цели и задачи развития ГПТ, порядок использования и развития его инфраструктуры (в т.ч. защита линий ГЭТ от неправомерного закрытия). Учитывая, что организация городского транспорта требует работы узкоспециализированных специалистов высокого уровня (на всю страну — около 30-50 человек, разделённых по специализациям), действия местного руководства без консультаций со специалистами ведут к развалу транспортных систем, резкому снижению качества пассажирского транспорта при росте стоимости его услуг для населения, уходу значительных финансовых потоков «в тень». Фактически, государство не защищает качество жизни своих граждан в городах.

Муниципальные власти в целях сохранения социальной стабильности (фактически — популизма) устанавливают тарифы на проезд для населения ниже себестоимости, что ведёт к разорению предприятий ГЭТ вплоть до полной ликвидации. Низкая стоимость хороша только для политических заявлений; по факту население получает услуги очень низкого качества. Несколько лет пользования «дешёвым» транспортом оборачиваются полным исчезновением ГЭТ, после чего все пассажиры ездят по полной коммерческой стоимости без льгот.

В России ликвидирована система наказания за безбилетный проезд. Сотрудники транспортных предприятий лишены права взимать штрафы. Органы внутренних дел, государственные транспортные инспекции не ведут борьбу с правонарушениями в этой сфере. Уровень установленных штрафов в 100-150 раз ниже минимального эффективного порога.

По сравнению с предприятиями ГЭТ, коммерческие перевозчики: а) не имеют обязательств перед пассажирами (т.е. работают только там и тогда, когда наиболее выгодно), тогда как ГЭТ выполняет социальные рейсы в

вечернее время и по малозагруженным маршрутам для обеспечения стандартов качества транспортного обслуживания; б) не контролируют и не учитывают выручку, что приводит к перетоку средств «в тень» в обход городского бюджета; в) облагаются налогом на вменённый доход — т.е., во много раз меньшим, чем предприятия ГЭТ; г) получают субсидии в стоимости топлива; д) не оплачивают инфраструктуру (остановочные павильоны и информационные системы для пассажиров). Такое неравенство приводит к уничтожению ГЭТ и его замене на автобусный транспорт, который (при его неправомерном использовании в качестве основного вида транспорта в крупных городах) обходится пассажирам и городу значительно дороже, обеспечивает низкий уровень комфорта и существенное загрязнение окружающей среды. При неконтролируемом развитии «коммерческого» транспорта заметная часть экономического оборота города уходит «в тень», снижаются поступления в бюджет города, растёт уровень преступности.[47]

Из 8500 трамвайных вагонов, эксплуатируемых в России, более 70% (6000) являются полностью изношенными и требуют незамедлительной замены (срок службы превышает 15 лет). Для планового обновления подвижного состава трамвая требуется около 600 вагонов в год, для устранения отставания в обновлении подвижного состава в течение 5 лет — дополнительно ещё 600 вагонов, итого — 1200 вагонов. Фактическое суммарное производство вагонов трамвая в России за последние 10 лет в среднем не превышало 100-200 вагонов в год. Аналогичная ситуация (с цифрами немного другого порядка) сложилась на троллейбусном транспорте.

Автотранспортные пассажирские предприятия получают топливо по тем же льготным регулируемым ценам, что и население. В то же время ГЭТ, по мере перехода на «свободные цены», получает электроэнергию по нерегулируемым (свободным) ценам (а не по ценам для населения). Кроме того, по нерегулируемым ценам оплачиваются любые отклонения от планового потребления. Учитывая, что на ГЭТ потребление электроэнергии является

нестабильным и колеблется в диапазоне до 30-40% (зависит от сезона года, перекрытий движения в связи с ремонтом дорог, дорожно-транспортных происшествий и т.п.), происходит неоправданное повышение расходов ГЭТ на электроэнергию, в то время как неравномерность потребления является объективной и неустранимой особенностью функционирования ГЭТ.[47]

2.4 Перспективы развития городского пассажирского транспорта. Стратегия развития Российской Федерации на период до 2030 года

Стратегия базируется на сценариях долгосрочного прогноза развития автомобильного и городского электрического транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, в которых учтены параметры прогноза социально-экономического развития транспортного комплекса Российской Федерации, изложенные в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. В основу разработки параметров долгосрочного прогноза развития подотрасли («Видение 2030») положены следующие условия и предпосылки:

- развитие автотранспортного комплекса в долгосрочной перспективе становится одним из ключевых факторов обеспечения динамичного роста экономики страны и благосостояния населения;
- рост доступности и качества транспортных услуг автомобильного и городского электрического транспорта для населения и экономики страны будут носить опережающий характер по сравнению с динамикой базовых параметров социально-экономического развития страны в целом;
- к 2030 году должен быть достигнут уровень стандартов доступности и качества услуг автомобильного и наземного электрического городского транспорта, существующий в развитых странах Европы, Америки и Азии;
- будет обеспечено высокое качество и необходимая плотность дорожной и улично-дорожной инфраструктуры, соответствующие мировому уровню; будет создана система мультимодальных терминалов и

транспортно-пересадочных узлов, обеспечивающая высокий уровень развития мультимодальных транспортных связей и технологических цепочек;

- наземный общественный пассажирский транспорт, особенно в крупных городах и городских агломерациях, должен занять главенствующее положение в удовлетворении транспортного спроса населения, обеспечивая не менее 75-80% общего объема перевозок пассажиров; общественный транспорт в городах по доступности и качеству услуг должен стать реальной альтернативой использованию личного автотранспорта;

- транспортная политика (в первую очередь - в городах и городских агломерациях) будет в значительной мере переориентирована с развития провозных возможностей транспортных систем (с учетом транспортного спроса) на решения задач управления транспортным спросом и мобильностью населения («устойчивое городское транспортное планирование»);

- в городах и городских агломерациях значительное развитие получают:

- немоторизованные виды передвижения (до 25-30% общего числа поездок и передвижений на расстояния до 5 км);

- использование транспортных средств с электроприводом (электромобили, гибриды, электробусы) – до 10-15% парка соответствующих типов транспортных средств;

- системы автоматического вождения автомобилей и автобусов, в сочетании с системами совместного пользования транспортными средствами (car-pooling), перевозок по заказу (вызову);

- мультимодальные пассажирские транспортные системы, подразумевающие использование мультимодальных пассажирских терминалов, единых электронных билетов (или виртуальных билетов),

перехватывающих парковок, систем автоматизированного управления перевозками;

- системы скоростного наземного транзита – легкорельсового транспорта (LRT) и экспрессных автобусных линий (BRT);
- на рынке пассажирских и грузовых перевозок будут обеспечены условия равной и справедливой конкуренции; будут установлены требования к качеству услуг автомобильного и наземного городского электрического транспорта и обеспечен контроль за их соблюдением, будут установлены правила доступа на рынок перевозок и осуществления транспортной деятельности; будет создана действенная система контроля и надзора в сфере автомобильного и наземного городского электрического транспорта, ориентированная на использование риск - ориентированного подхода, на использование методов дистанционного мониторинга, использование электронных реестров и баз данных, общественного контроля с использованием INTERNET-технологий;

- производительность труда и эффективность использования подвижного состава будут существенно повышены за счет консолидации автотранспортного бизнеса, совершенствования транспортной логистики, развития мультимодальных транспортных связей, широкого внедрения средств телематики, связи, электронного обмена данными, автоматического вождения по выделенным полосам движения и т.д.;

- вся инфраструктура автомобильного и наземного городского электрического транспорта будет доступна для всех категорий пользователей, включая все маломобильные группы населения;

- будет обеспечена высокая безопасность движения и экологическая/климатическая безопасность функционирования автомобильного транспорта с достижением удельных показателей, существующих в ведущих странах с высоким уровнем автомобилизации;

- повышение качества дорожной инфраструктуры и

конкурентоспособности российских перевозчиков позволят обеспечить максимально возможное использование транзитного потенциала страны, будут являться важным фактором обеспечения конкурентоспособности товаров и услуг национальной экономики;

- в среднесрочной перспективе будет обеспечена ускоренная интеграция автомобильного и городского электрического транспорта Республики Крым и города федерального значения Севастополя в автотранспортную систему Российской Федерации.

Прогноз социально-экономического развития автомобильного и городского электрического транспорта Российской Федерации должен учитывать риски геополитической напряженности, в том числе из-за сохранения в краткосрочной перспективе санкций со стороны ЕС и США и роста террористических и прочих угроз; риски прогнозов динамики цен на нефть; риски недостижения целевых параметров по инфляции; риски ограничения роста производственного потенциала промышленности; риски в сфере демографии и трудовых ресурсов; риски реализации ограничений, направленных на снижение энергетической зависимости стран Европы от поставок из России. Наличие указанных рисков значительно повышает неопределенность траектории дальнейшего экономического развития страны и существенно влияет на выбор направлений развития системы автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

Негативное влияние на развитие автомобильного и городского наземного электрического транспорта будет оказывать, в частности, рост цен на энергоносители, а также проблемы, связанные с дальнейшим ростом автомобилизации в России.

В прогнозный период не ожидается существенного роста безработицы. Росту безработицы будут препятствовать демографический фактор (сокращение численности населения трудоспособного возраста в ближайшие годы почти на 1 млн. человек в год) и снижение стоимости трудовых ресурсов.

Проект сценарных вариантов социально-экономического развития автомобильного и городского электрического транспорта Российской Федерации до 2030 года разработан исходя из задач и приоритетов, намеченных в Указах и Послании Президента Российской Федерации Федеральному Собранию от 3 декабря 2015 г., с учетом итогов развития российской экономики в 2014 году и за девять месяцев 2015 г., Прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на 2016 год и на плановый период 2017 и 2018 годов, разработанного Министерством экономического развития РФ в октябре 2015 г. (далее – Прогноз Министерства экономического развития РФ), а также тенденций мирового экономического развития и внешнеэкономической конъюнктуры.

Прогноз сценарных условий и основных макроэкономических параметров разработан в составе двух вариантов – базовый сценарий и оптимистический сценарий. Указанные сценарии в целом корреспондируются соответственно с базовым (консервативным) и инновационными вариантами развития транспортной системы России на период до 2030 года, представленными в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

В соответствии с рассмотренными сценарными вариантами разработаны прогнозные оценки объемов перевозок грузов и пассажиров, грузооборота и пассажирооборота на период до 2030 года.

Базовый сценарий прогноза системы автомобильного и городского электрического транспорта.

Базовый сценарий предполагает продолжение экстенсивного развития инфраструктуры автомобильного и городского электрического транспорта, главным образом для:

- транспортного обеспечения крупных транспортных узлов и городских агломераций, новых курортно-рекреационных зон;

- транспортного обеспечения новых промышленных объектов и сельскохозяйственных производств;

- реализации конкурентного потенциала России в сфере транспорта и роста экспорта транспортных услуг.

При этом можно выделить следующие особенности данного сценария:

- реализация крупномасштабных транспортных проектов (в том числе в рамках государственно-частного партнерства), обеспечивающих/улучшающих связанность крупнейших мегаполисов, наиболее крупных транспортных узлов внешнего транспорта, отдельных регионов страны (Республика Крым, Севастополь), повышающих качество функционирования городских транспортных систем;

- реализация крупномасштабных транспортных проектов (в том числе в рамках государственно-частного партнерства), обеспечивающих транспортные связи новых и действующих крупных объектов промышленного производства, регионов с интенсивным сельскохозяйственным производством;

- поэтапное увеличение объемов перевозок и ассортимента перевозимой продукции машиностроения и сельского хозяйства при одновременном сохранении недостаточной эффективности использования подвижного состава грузового автотранспорта, а также сохранении проблем функционирования рынка перевозок грузов в целом;

- в условиях продолжения курса на импортозамещение – сохранение в среднесрочной перспективе низких темпов роста объема перевозок импортных грузов и увеличение в ближайшее время объема перевозок экспортных товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики;

- продолжение роста численности парка личных легковых автомобилей в условиях продолжающегося отставания в темпах развития дорожной (улично-дорожной) инфраструктуры и одновременном обеспечении

более высоких темпов роста объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования.

При реализации этого сценария меры по развитию автотранспортной системы страны будут осуществляться, прежде всего, в столичных агломерациях, а также в регионах с более высокими темпами экономического роста - на юге России, на Урале, в южных регионах Сибири и на Дальнем Востоке.

В то же время реализация базового сценария будет иметь следующие негативные последствия для перспективного социально-экономического развития страны и обеспечения национальной безопасности:

- возможное снижение показателей экономической эффективности перевозок вследствие нестабильности грузопотоков;
- резкое обострение транспортных проблем во всех крупных городах и на подходах к ним вследствие роста перегруженности улично-дорожных сетей;
- дальнейшее снижение, в связи с этим скоростей доставки грузов и пассажиров, сохранение издержек в связи с ростом транспортных заторов на уровне 3-5% ВВП в год;
- продолжение существования «теневого рынка» в сфере перевозок пассажиров и грузов, сохранение, в связи с этим, неравных и несправедливых условий конкуренции на рынке транспортных услуг, бюджетных потерь в связи с уходом части перевозчиков от уплаты налогов;
- продолжение снижения эффективности использования автомобильного парка при осуществлении грузовых перевозок (снижение скорости товародвижения, показателей использования пробега и грузоподъемности автотранспортных средств), сохранение вследствие этого существующего уровня транспортной составляющей в конечной стоимости продукции;

- сохранение существующего уровня подвижности (мобильности) населения на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте, обусловленное низкими темпами роста реальных доходов населения и недостаточными темпами развития инфраструктуры и роста численности подвижного состава общественного пассажирского транспорта;
- замедление темпов роста автомобилизации, обусловленное снижением роста благосостояния населения;
- сохранение значительной дифференциации в обеспечении доступности автотранспортных услуг для различных регионов и групп населения;
- сохранение недостаточного уровня безопасности дорожного движения, экологической и климатической безопасности автомобильного транспорта, сохранение, в связи с этим, уровня связанных с этим совокупных издержек на уровне 7-8% ВВП в год;
- сохранение высокого уровня рисков в сфере транспортной безопасности.

Развитие автотранспортного комплекса при реализации базового сценария будет сопровождаться такими тенденциями, как:

- сохранение убыточности деятельности организаций пассажирского автомобильного и городского наземного электрического транспорта;
- сохранение «возрастной» структуры и типажа автомобильного парка при определенном замедлении темпов его роста;
- углубление дифференциации «возрастной» структуры парка по регионам;
- сохранение в большинстве регионов стабильно низкого уровня качества услуг пассажирского транспорта общего пользования на городских и пригородных маршрутах.

При реализации базового сценария учитываются следующие прогнозные значения основных показателей социально-экономического развития страны и общесистемных факторов:

– В соответствии с прогнозом Министерства экономического развития РФ «в 2015 году на фоне существенного падения инвестиций и сокращения расходов домашних хозяйств ВВП в реальном выражении снизится на 3,9 процента. Возобновление экономического роста предполагается в 2016 году на уровне 0,7 процента и до 1,9–2,4 процента в 2017 – 2018 годах. Сценарий опирается на рыночные ожидания в отношении рынка энергоносителей, отраженные в консенсус - прогнозе мировых агентств, который предусматривает повышение среднегодовой цены на нефть в 2016 году до 50 долларов за баррель, в 2017 году – 52 доллара за баррель, в 2018 году – 55 долларов за баррель. В 2016 году ожидается снижение стоимости экспортируемого газа в страны дальнего зарубежья относительно уровня 2015 года, в том числе в связи с усилением конкуренции на европейских газовых рынках. Сценарий предполагает продолжение действия санкций со стороны США и ЕС на протяжении всего прогнозного периода. Это означает сохранение ограничений доступа к мировому рынку капитала для российских компаний и достаточно высокий уровень чистого оттока капитала из частного сектора, связанный с погашением внешнего долга».

– В соответствии с прогнозом Министерства экономического развития РФ «прогнозируется снижение инфляции за годовой период с 12,2% в 2015 году до 6,4% в 2016 году. В 2017 и 2018 годах инфляция продолжит свое замедление до 6 и 5,1% соответственно».

Коммерческие перевозки грузов автомобильным транспортом будут занимать наибольшую долю в общем объеме коммерческих перевозок грузов страны - 44-45%, и только 5% в общем объеме коммерческого грузооборота. В среднесрочный период значительные сдвиги в структуре перевозок грузов не

прогнозируются (доля автомобильного транспорта в общем объеме коммерческих перевозок грузов сохранится на уровне 44 процентов).

– Продолжающийся интенсивный процесс автомобилизации населения при более низких темпах ввода в эксплуатацию автомобильных дорог будет сдерживать развитие автомобильных перевозок. В настоящее время около 50% от общего объема перевозок по автомобильным дорогам федерального значения осуществляется в условиях превышения нормативного уровня загрузки дорожной сети, что приводит к увеличению транспортных издержек в конечной стоимости продукции, а также снижению безопасности дорожного движения. Таким образом, развитие сети автомобильных дорог является ключевой задачей снятия инфраструктурных ограничений экономического роста и повышения безопасности дорожного движения.

– Будет сохраняться тенденция к сохранению роста среднего расстояния перевозки грузов и усилению конкурентных позиций автомобильного транспорта на рынке перевозок высокодоходных и скоропортящихся продуктов.

– Будет обостряться конкуренция на рынке контейнерных отправок, транспортировки скоропортящихся, продовольственных, тарно-штучных и других грузов на расстояниях до 2000 км. Прогнозируется, что в среднесрочной перспективе данная тенденция сохранится.

– С учетом прогнозируемых темпов роста промышленного производства и ВВП в среднесрочной перспективе прогнозируется незначительный рост коммерческих перевозок грузов автомобильным транспортом, который в 2018 году составит 1625,2 млн. т (100,8% к уровню 2014 года), а грузооборот- 125,3 млрд. т-км (103% к уровню 2014 года). Стабильному росту перевозок грузов и грузооборота автомобильным транспортом будут способствовать увеличение темпов потребления стройматериалов, рост розничной торговли.

– Прогноз развития пассажирских перевозок автомобильным и городским наземным электрическим транспортом по данному сценарию основывается на продолжении увеличения численности парка личных легковых автомобилей и стабилизации с возможностью некоторого роста объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования. Снижение объемов пассажирооборота городского электрического транспорта будет обусловлено дальнейшим снижением его конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности по сравнению со скоростными видами городского пассажирского транспорта, автобусами (включая маршрутные такси) и легковыми такси.

– В среднесрочной перспективе прогнозируется дальнейшее снижение пассажирооборота на автобусном транспорте до 115,2 млрд. пасс-км в 2018 году (98,1% к 2014 году).

– Дальнейшая модернизация дорожной инфраструктуры (включая улично-дорожные сети) по данному сценарию также будет осуществляться сравнительно невысокими темпами.

– При этом пассажирооборот городского наземного электрического транспорта в среднесрочной перспективе будет постепенно возрастать.

Оптимистический сценарий развития системы автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

Оптимистический сценарий (основанный на целевом варианте Прогноза Министерства экономического развития РФ) предполагает ускоренное и сбалансированное развитие автомобильного и городского наземного электрического транспорта в составе транспортного комплекса страны, которое позволит обеспечить условия для ускоренного развития экономики, повышения качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития России.

Оптимистический сценарий разработан (на основе целевого сценария прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на 2016

год и на плановый период 2017 и 2018 годов) в соответствии с поручением Президента Российской Федерации и предполагает выход российской экономики на траекторию устойчивого роста с темпами, не ниже среднемировых, снижение инфляции до уровня 4% и рост производительности труда не менее чем на 5% в год при одновременном обеспечении макроэкономической сбалансированности.

Целевой сценарий, исходя из Прогноза Министерства экономического развития РФ, отражает переход к новой модели экономического роста. Для достижения целевых параметров потребуется проведение значительных структурных преобразований расходной части федерального бюджета, предполагающих оптимизацию и повышение эффективности бюджетных расходов, радикальный пересмотр государственных программ Российской Федерации в целях соответствия ориентирам и показателям целевого состояния социально-экономического развития Российской Федерации.

Реализация основных мер, предусматриваемых целевым сценарием развития, исходя из прогноза Министерства экономического развития РФ, позволит обеспечить увеличение темпов экономического прироста на 1,5 – 2% по сравнению с базовым сценарием в 2017 - 2018 годах и перейти к 2020 году на устойчивую динамику экономического роста со средним темпом 4,5% в год, обеспечив при этом рост производительности труда не менее чем на 5% в год и достижение целевого уровня инфляции не выше 4 процентов. Основной вклад в увеличение темпов экономического роста в 2016 - 2020 годах будут вносить следующие факторы:

- рост инвестиций в расширение производства и производственную инфраструктуру;
- рост инвестиций в увеличение экспорта несырьевых товаров и стимулирование экспорта высокотехнологичной продукции;
- повышение совокупной производительности факторов в результате увеличения вложений в инновационные сектора экономики;

- реализация мер по экономии ресурсов и сокращению издержек, в том числе связанных с трудовыми затратами и тарифами естественных монополий;

- развитие малого бизнеса, улучшение условий для предпринимательской деятельности и другие факторы.

Предполагается возобновление роста ВВП на уровне 2,3 процента в 2016 году и до 3,3–4,4 процента в 2017 – 2018 годах. Сценарий опирается на рыночные ожидания в отношении рынка энергоносителей, отраженные в консенсус - прогнозе мировых агентств, который предусматривает повышение среднегодовой цены на нефть в 2016 году до 50 долларов за баррель, в 2017 году – 52 доллара за баррель, в 2018 году – 55 долларов за баррель.

Для оптимистического сценария сохраняются некоторые особенности развития транспортного комплекса, описанные для базового сценария. В то же время отличительными особенностями развития автотранспортной подотрасли по оптимистическому сценарию станут:

- значительное увеличение экспортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики, темпы роста которых будут в 2,5 раза выше темпов роста перевозок аналогичных импортных грузов;

- значительное повышение роли транспортно - логистической (в т. ч. – мультимодальной) инфраструктуры в организации товародвижения;

- рост объемов перевозок пассажиров общественным транспортом, прирост которых будет обеспечиваться автомобильным транспортом (включая перевозки по системе скоростного автобусного транзита) и городским электрическим транспортом. Прежде всего, это относится к развитию городского и пригородного транспорта;

- внедрение механизмов регулирования доступа на рынок автомобильных перевозок и к автотранспортной деятельности;

- внедрение в практику управления подотраслью системы стандартов качества транспортных услуг;
- гармонизация транспортного и градостроительного планирования в городах и городских агломерациях, внедрение в практику городских администраций механизмов управления транспортным спросом, его эффективного распределения между видами транспорта (в т.ч. разработка «Планов «устойчивой» городской мобильности»);
- внедрение эффективных механизмов и мер организации и управления дорожным движением;
- создание эффективной инновационной, риск - ориентированной системы государственного надзора и контроля в сфере автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

При реализации данного сценария меры по развитию системы автомобильного и наземного городского электрического транспорта будут сосредоточены наряду со столичными агломерациями также в городах, в которых концентрируется значительный инновационный и человеческий капитал. На востоке страны такой сценарий даст импульс развитию гг. Томска, Новосибирска, Красноярска, Иркутска, Владивостока и ряда других городов, имеющих значительный объем накопленного инновационного потенциала.

Также значительно увеличится роль автомобильного и наземного городского электрического транспорта при реализации проектов крупных транспортных комплексов, мультимодальных логистических центров и информационных хабов.

Региональные аспекты развития системы автомобильного и городского наземного электрического транспорта будут связаны с разработкой и реализацией на муниципальном уровне программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений и городских округов, созданием сети конкурентоспособных инновационных кластеров, новых региональных центров экономического развития в Поволжье, на Дальнем Востоке и юге России,

преодолением отставания депрессивных регионов, развитием туристско-рекреационных зон на Черноморском побережье, Алтае, Байкале, Камчатке и в районах Севера.

Темпы роста перевозок грузов автомобильным транспортом начнут стабильно возрастать, поскольку именно автомобильный транспорт обеспечивает наиболее гибкую реакцию на запросы экономики, особенно секторов высоко- и среднетехнологичных производств.

За счет внедрения новых механизмов введения платности за пользование дорожной инфраструктурой (при одновременной рационализации налоговой нагрузки на перевозчиков) будут созданы дополнительные эффективные источники финансирования строительства, ремонта и содержания дорожной и улично-дорожных сетей, что, в свою очередь, позволит в значительной мере решить проблемы их перегрузки и сохранения и сохранения их транспортно-эксплуатационных качеств. Одновременно с этой же целью будут внедряться механизмы и меры, направленные на регулирование транспортного спроса, его перераспределение между видами транспорта, снижение генерации дополнительного спроса на поездки за счет совершенствования градостроительной политики и политики в сфере землепользования.

Решающее значение для формирования современной товаропроводящей сети на территории России будет иметь создание на основе широкого использования автомобильного транспорта и автотранспортной инфраструктуры интегрированной сети мультимодальных транспортно-логистических комплексов, обеспечивающих предоставление широкого спектра конкурентоспособных услуг, ускоренное развитие интермодальных перевозок, создающих условия для формирования территориально-производственных кластеров.

Планируется значительное усиление требований к безопасности, экологичности и энергоэффективности автомобильного и городского электрического транспорта, что предполагает изменение структуры

используемых топливно-энергетических ресурсов, значительное улучшение энерго-экологических характеристик подвижного состава, его активной, пассивной и послеаварийной безопасности.

Необходимым является и формирование требований к экономической устойчивости функционирования субъектов автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

Оптимистический сценарий предполагает создание значительно более эффективной системы управления автомобильным и городским электрическим транспортом, основанной на широком использовании автоматизированных систем контроля и управления, средств телематики и связи, включая ГЛОНАСС, современных средств и методов моделирования и мониторинга движения транспорта, использование «больших баз данных».

Реализация оптимистического сценария развития автомобильного и городского наземного электрического транспорта позволит решить следующие основные задачи, стоящие перед транспортным комплексом страны:

- обеспечение устойчивой мобильности населения. Мобильность населения будет обеспечиваться на основе управления транспортным спросом, исходя из следующих основополагающих принципов:

- создание условий для снижения необходимости в поездках;
- оптимизация переключения поездок на наиболее «экологически дружелюбные» виды транспорта;

- улучшение энергоэффективности и экологичности используемых транспортных средств и технологий;

- снижение дифференциации в обеспечении доступности услуг автомобильного и городского наземного электрического транспорта для различных регионов и социальных групп общества;

- снижение доли транспортных издержек в себестоимости товаров и услуг и повышение за счет этого их конкурентоспособности.

Развитие системы автомобильного и городского наземного электрического транспорта при оптимистическом сценарии позволит транспортной системе страны в соответствии с долгосрочными приоритетами транспортной политики, направленными на решение задач модернизации экономики и общественных отношений, стать в целом мощным стимулом инновационного развития страны.

Мегаполисы следует рассматривать не только как элемент системы городского расселения страны, но и как важный элемент социальной организации общества — места сосредоточения и сопряжения всех сфер жизнедеятельности и жизнеобеспечения человека, в том числе транспортного обслуживания населения. С этих позиций развитие городского пассажирского транспорта в мегаполисах, обеспечивающего регулярное перемещение людей, является важной социально-экономической задачей. При её решении особое внимание должно уделяться мерам государственного воздействия органов власти различных уровней (федерального, регионального и муниципального), которое в разумном сочетании с экономической самостоятельностью рыночной инициативой хозяйствующих субъектов сферы транспортных предприятий различных форм собственности - должно привести к максимально полному, качественному удовлетворению транспортных потребностей населения.[49]

3 Развитие предприятия

3.1 Ознакомление с предприятием и экономическими условиями предприятия

ТГУМП «Трамвайно-троллейбусное управление» (далее ТТУ) – городское унитарное муниципальное предприятие, основано 5 ноября 1967 года, охватывает своей деятельностью муниципальное образование «город Томск» и выполняющее городские пассажирские перевозки троллейбусами и трамваями.

В структуре ТТУ находится одно трамвайное и одно троллейбусное депо.

Очевидно, что основной целью и задачей деятельности предприятия является осуществление перевозок пассажиров электротранспортом и оказание услуг по перевозке населению и организациям, выполнение иных работ в соответствии с Уставом предприятия. Городской пассажирский транспорт действует, прежде всего, в интересах максимально возможного удовлетворения потребностей городского населения и общества в целом в перевозках при установленном уровне транспортного обслуживания и рациональном использовании транспортных средств и других ресурсов.

Городской пассажирский транспорт есть - многоцелевая система. Достижение генеральной цели складывается из решения взаимосвязанных задач по совокупности целей-направлений: экономической, технической, производственной, социальной, экологической. Целевые уровни городского электротранспорта представлены на рисунке 3.1.

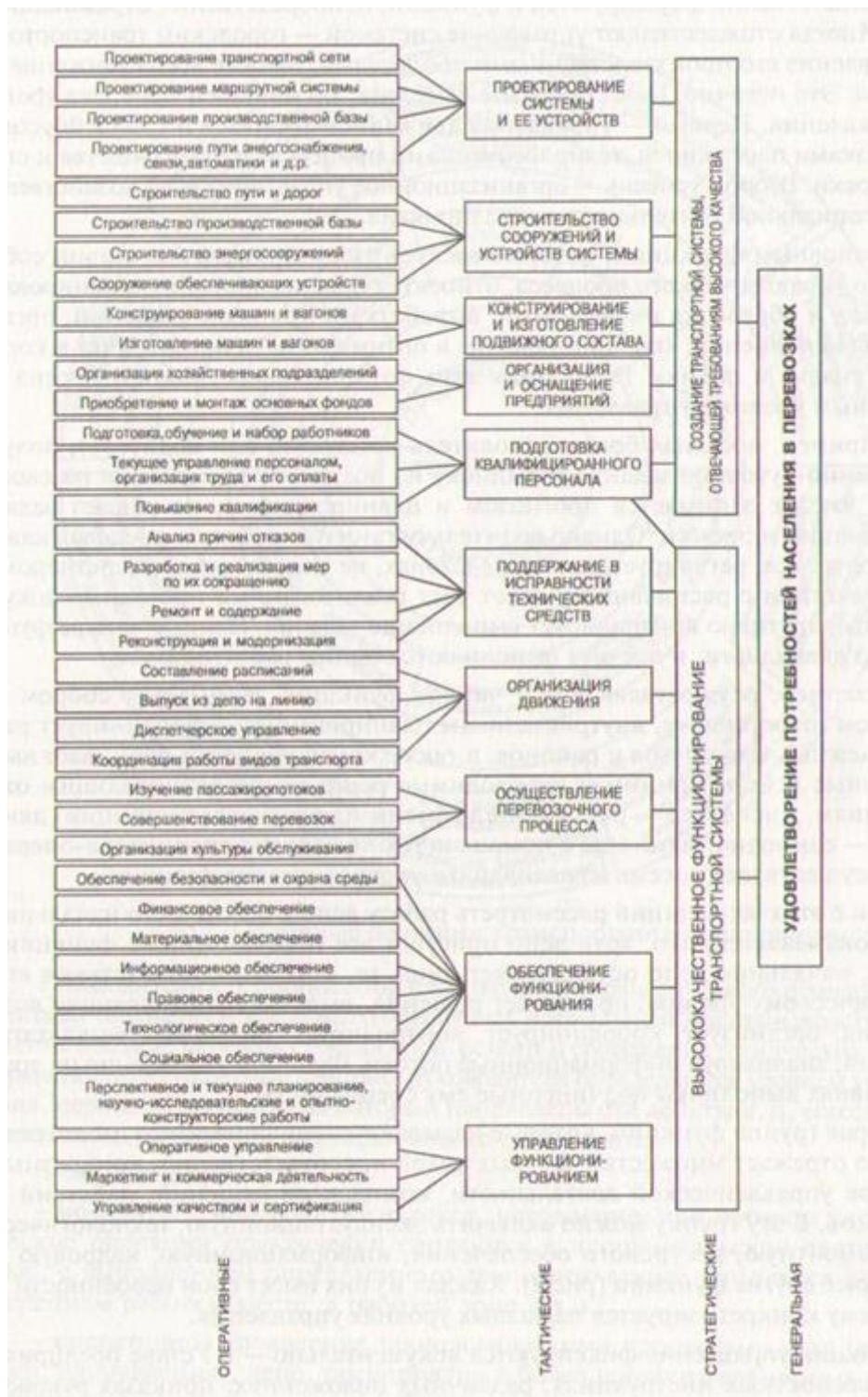


Рисунок 3.1 – Целевые уровни городского электротранспорта

Таким образом, можно сделать вывод о том, что основными функциями ТТУ являются:

- эксплуатационная, подразумевающая непосредственно перевозочный процесс;

- ремонтная, несущая смысл поддержания всех технических средств в исправности.

В качестве производственных функций ТТУ можно выделить следующие:

- перевозка пассажиров;

- хранение подвижного состава;

- выполнение ЕО (ежедневного осмотра), ТО-1 (первое техническое обслуживание), ТО-2 (второе техническое обслуживание), СЗР (срочный заявочный ремонт), ТР (технический регламент);

- заправка автоэксплуатационными материалами.

Система городского пассажирского транспорта в г. Томске сегодня представлена: 8 троллейбусными и 5 трамвайными маршрутами, обслуживаемыми ТГУМП «Трамвайно-троллейбусное управление. Единственное в городе муниципальное предприятие – ТГУ МП «Трамвайно-троллейбусное управление» имеет в хозяйственном ведении 132 ед. подвижного состава, в том числе 42 ед. трамваев и 90 ед. троллейбусов. При этом 19 трамваев выпущены в 1984-1988гг., а 11 — в 1992-1997гг. Следует отметить, что только 14 имеющихся трамваев соответствуют современным требованиям. Это существенно увеличивает время ремонта, а также, что наиболее важно снижает надежность эксплуатации трамваев. Заметим, что ситуация с троллейбусами аналогичная, в частности, 9 из 90 троллейбусов находится в эксплуатации более 15 лет, следовательно нуждаются в замене на новые более современные модели. В настоящий момент на линию по утвержденным маршрутам выпускается до 64 троллейбусов, 34 трамваев. В то время как, оптимальное количество транспорта для ежедневного обслуживания маршрутов составляет 75 троллейбусов и 35 трамваев. В случае если будут утверждены планы продления троллейбусного маршрута до мкр. Зеленые

Горки ежедневный выпуск электротранспорта должен быть увеличен со 110 до 120 единиц техники (85 троллейбусов и 35 трамваев) в рабочий день. Следует отметить, что максимальная вместимость парков (до 110 троллейбусов и до 50 трамваев) позволяет выпускать необходимое количество техники, с учетом времени простоя в ремонте, а также позволяет увеличить число троллейбусов и заменить изношенную технику.[49]

3.2 Анализ финансового положения и эффективности деятельности ТТУ

Финансовое состояние организации оценивается по набору показателей, характеризующих наличие, размещение и использование финансовых ресурсов. Эти показатели отражают результаты экономической деятельности организации, ее инвестиционную привлекательность, платежеспособность, финансовую устойчивость и независимость, перспективы развития. Основным источником информации для проведения финансового анализа является финансовая и бухгалтерская отчетность. Для оценки имущественного положения организации на основе статей бухгалтерского баланса (Форма №1) составляется сравнительный аналитический баланс. Техничко-экономические показатели, характеризующие эффективность финансово – хозяйственной деятельности предприятия, его организационно – технический уровень, можно подразделить на четыре группы: использование средств труда, предметов труда, трудовых и финансовых ресурсов. Эти показатели, тесно связанные между собой, определяют конечный результат работы ТТУ: объемы движения и перевозок, величину доходов и расходов предприятия, уровень транспортного обслуживания пассажиров. При этом характерно, что система технико-экономических показателей предприятий ГЭТ практически не зависит его масштабов. Эксплуатационная деятельность отрасли в целом, как и любого трамвайного (троллейбусного) предприятия, депо и даже отдельного маршрута, оценивается одними и теми же показателями. Они различаются лишь

количественно, порядком своих абсолютных значений или диапазоном изменений.

Бухгалтерский баланс ТГУМП «Трамвайно – троллейбусного управления» представлен в таблице 3.2.

Исследование Трамвайно-троллейбусного управления рассмотрим на основе данных отчетности организации за период с 01.01.2014 по 31.12.2014 г.. Для того, чтобы корректно оценить финансовые показатели ТТУ сравнение производится с нормативными показателями отрасли "Транспорт", которая соответствует классам 60-63 по ОКВЭД.

Анализ финансового положения и эффективности деятельности ТТУ.

Анализ финансового положения

Исследование Трамвайно-троллейбусного управления проводится на основе данных отчетности организации за период с 01.01.2014 по 31.12.2014 г.. Для того, чтобы корректно оценить финансовые показатели ТТУ сравнение производится с нормативными показателями отрасли "Транспорт", которая соответствует классам 60-63 по ОКВЭД.

Таблица 3.2 - Структура имущества и источники его формирования

Показатель	Значение показателя				Изменение за анализируемый период	
	в тыс. руб.		в % к валюте баланса		тыс. руб. (гр.3- гр.2)	± % ((гр.3-гр.2) : гр.2)
	31.12.2013	31.12.2014	на начало анализируемого периода (31.12.2013)	на конец анализируемого периода (31.12.2014)		
1	2	3	4	5	6	7
Актив						
Внеоборотные активы	227 167	228 384	92,4	92,1	+1 217	+0,5
в том числе: основные средства	226 496	227 713	92,1	91,8	+1 217	+0,5

Продолжение таблицы 3.2

нематериальные активы	–	–	–	–	–	–
2. Оборотные, всего	18 807	19 562	7,6	7,9	+755	+4
в том числе: запасы	8 137	5 737	3,3	2,3	-2 400	-29,5
дебиторская задолженность	8 438	7 841	3,4	3,2	-597	-7,1
денежные средства и краткосрочные финансовые вложения	1 740	323	0,7	0,1	-1 417	-81,4
Пассив						
1. Собственный капитал	19 584	38 054	8	15,3	+18 470	+94,3
2. Долгосрочные обязательства, всего	76 230	100 693	31	40,6	+24 463	+32,1
в том числе: заемные средства	75 660	100 123	30,8	40,4	+24 463	+32,3
3. Краткосрочные обязательства*, всего	150 160	109 199	61	44	-40 961	-27,3
в том числе: заемные средства	156	–	0,1	–	-156	-100
Валюта баланса	245 974	247 946	100	100	+1 972	+0,8

* Без доходов будущих периодов, возникших в связи с безвозмездным получением имущества и государственной помощи, включенных в собственный капитал.

Доля активов к концу отчетного периода составляет 92,1% внеоборотных средств ТТУ, при этом текущие активы характеризуются небольшим процентом.

В целом стоит отметить, что структура активов организации за исследуемый период не изменилась, однако, величина собственного капитала выросла практически в два раза, что говорит о положительной динамике развития ТТУ, так как собственный капитал растет быстрее общего изменения активов.

Структура активов организации представлена на рисунке 3.3.

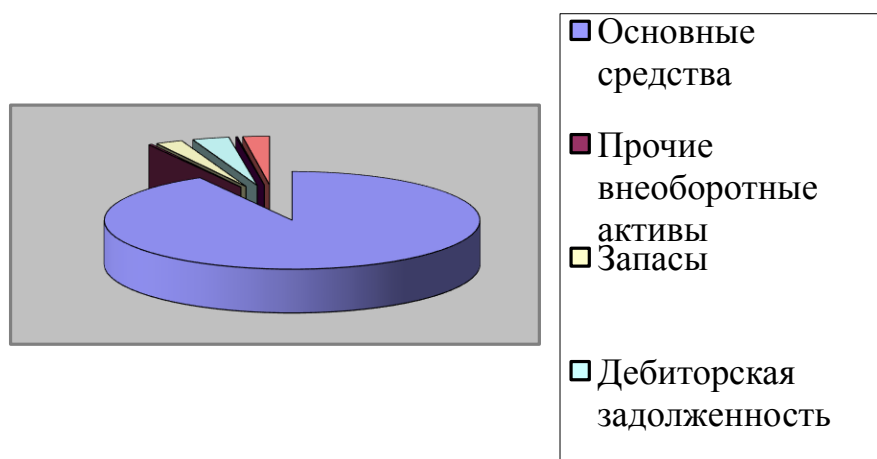


Рисунок 3.3 - Структура активов организации

Увеличение активов ТТУ обосновано увеличением прочих оборотных активов – 5 149 тыс. руб. и основных средств – 1 217 тыс. руб.

Проанализировав пассив баланса, можно сказать о том, что наибольшее положительное изменение (прирост) наблюдается в показателях долгосрочные заемные средства – 24 463 тыс. руб. (57%), а так же нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) – 16 470 тыс. руб. (38,4%). Убыток наблюдается в показателях активы (-2 400 тыс. руб.) и доходы будущих периодов (-25 416 тыс. руб.).

Оценка стоимости чистых активов организации видна на рисунке 3.4.

Таблица 3.4 - Оценка стоимости чистых активов организации

Показатель	Значение показателя				Изменение	
	в тыс. руб.		в % к валюте баланса		тыс. руб. (гр.3- гр.2)	± % ((гр.3- гр.2) : гр.2)
	31.12.2013	31.12.2014	на начало анализируемого периода (31.12.2013)	на конец анализируемого периода (31.12.2014)		
1	2	3	4	5	6	7

Продолжение таблицы 3.4

1. Чистые активы	19 584	38 054	8	15,3	+18 470	+94,3
2. Уставный капитал	20 000	20 000	8,1	8,1	–	–
3. Превышение чистых активов над уставным капиталом (стр.1-стр.2)	-416	18 054	-0,2	7,3	+18 470	↑

Проведя анализ данных из таблицы, видим, что такой важный показатель как чистые активы, во-первых, обладает положительной динамикой, а во-вторых, в конце отчетного периода значительно превышают уставный капитал, в отличие от того же показателя на начало периода, что является положительной характеристикой ТТУ.

Проведем Анализ финансовой устойчивости по величине излишка (недостатка) собственных оборотных средств, представленный в таблице 3.5.

Таблица 3.5 - Анализ финансовой устойчивости

Показатель собственных оборотных средств (СОС)	Значение показателя		Излишек (недостаток)*	
	на начало анализируемого периода (31.12.2013)	на конец анализируемого периода (31.12.2014)	на 31.12.2013	на 31.12.2014
1	2	3	4	5
СОС ₁ (рассчитан без учета долгосрочных и краткосрочных пассивов)	-207 583	-190 330	-215 720	-196 067
СОС ₂ (рассчитан с учетом долгосрочных пассивов; фактически равен чистому оборотному капиталу, Net Working Capital)	-131 353	-89 637	-139 490	-95 374
СОС ₃ (рассчитанные с учетом как долгосрочных пассивов, так и краткосрочной задолженности по кредитам и займам)	-131 197	-89 637	-139 334	-95 374

*Излишек (недостаток) СОС рассчитывается как разница между собственными оборотными средствами и величиной запасов и затрат.

Из значений рассчитанных показателей делаем вывод о неудовлетворительной финансовой устойчивости ТТУ по текущему показателю, так как на конец периода имеется недостаток собственных оборотных средств, однако, стоит отметить, что имеется положительная тенденция в изменениях показателей на начало и конец исследуемого периода.

Одним из важных показателей финансового состояния является ликвидность, изображена в таблице 3.6.

Таблица 3.6 - Расчет коэффициентов ликвидности

Показатель ликвидности	Значение показателя		Изменение показателя (гр.3 - гр.2)	Расчет, рекомендованное значение
	31.12.2013	31.12.2014		
1	2	3	4	5
1. Коэффициент текущей (общей) ликвидности	0,13	0,18	+0,05	Отношение текущих активов к краткосрочным обязательствам.
2. Коэффициент быстрой (промежуточной) ликвидности	0,07	0,07	-	Отношение ликвидных активов к краткосрочным обязательствам.
3. Коэффициент абсолютной ликвидности	0,01	0,002	-0,008	Отношение высоколиквидных активов к краткосрочным обязательствам.

Так как нормативный коэффициент текущей ликвидности равен двум, то общая ликвидность ТТУ на низком уровне, хотя имеет место ее увеличение к концу 2014 года.

Коэффициент быстрой ликвидности обладает нормативным значением равным единице. Следовательно у организации наблюдается нехватка ликвидных активов, в том числе денежных) для того, чтобы погасить краткосрочные обязательства.

Коэффициент абсолютной ликвидности так же очень низок и положительной динамики не наблюдается. Нормой данного показателя считается значения превышающие 0,2.

Анализ соотношения активов по степени ликвидности и обязательств по сроку погашения представлен в таблице 3.7.

Таблица 3.7 - Анализ соотношения активов по степени ликвидности

Активы по степени ликвидности	На конец отчетного периода, тыс. руб.	Прирост за анализ. период, %	Норм. соотношение	Пассивы по сроку погашения	На конец отчетного периода, тыс. руб.	Прирост за анализ. период, %	Излишек/недостаток платежей. средств тыс. руб., (гр.2 - гр.6)
1	2	3	4	5	6	7	8
А1. Высоколиквидные активы (ден. ср-ва + краткосрочные фин. вложения)	323	-81,4	≥	П1. Наиболее срочные обязательства (привлеченные средства) (текущ. кред.)	67 595	-18,5	-67 272
А2. Быстрореализуемые активы (краткосрочная деб. задолженность)	7 841	-7,1	≥	П2. Среднесрочные обязательства (краткосроч. обязательства кроме текущ. кредит. задолж.)	41 604	-38,1	-33 763
А3. Медленно реализуемые активы (прочие оборот. активы)	11 398	+32,1	≥	П3. Долгосрочные обязательства	100 693	+32,1	-89 295
А4. Труднореализуемые активы (внеоборотные активы)	228 384	+0,5	≤	П4. Постоянные пассивы (собственный капитал)	38 054	+94,3	+190 330

Представленные в таблице данные, говорят о том, ТТУ не обладает необходимым количеством активов для погашения обязательств соответствующей степени ликвидности.

Анализ эффективности деятельности организации

Основные финансовые результаты деятельности ТТУ за 2014 год представлены в таблице 3.8.

Таблица 3.8 - Основные финансовые результаты деятельности

Показатель	Значение показателя, тыс. руб.		Изменение показателя		Средне- годовая величина, тыс. руб.
	2013 г.	2014 г.	тыс. руб. (гр.3 - гр.2)	± % ((3-2) : 2)	
1	2	3	4	5	6
1. Выручка	209 329	222 528	+13 199	+6,3	215 929
2. Расходы по обычным видам деятельности	427 062	449 559	+22 497	+5,3	438 311
3. Прибыль (убыток) от продаж (1-2)	-217 733	-227 031	-9 298	↓	-222 382
4. Прочие доходы и расходы, кроме процентов к уплате	226 856	235 476	+8 620	+3,8	231 166
5. EBIT (прибыль до уплаты процентов и налогов) (3+4)	9 123	8 445	-678	-7,4	8 784
6. Проценты к уплате	6 871	7 601	+730	+10,6	7 236
7. Изменение налоговых активов и обязательств, налог на прибыль и прочее	-786	-336	+450	↑	-561
8. Чистая прибыль (убыток) (5-6+7)	1 466	508	-958	-65,3	987
Справочно: Совокупный финансовый результат периода	1 466	508	-958	-65,3	987

По данным за 2014 год убыток от продаж составил 227 031 тыс. руб., который в доле от выручки равен 102%, причем убыток от продаж увеличился к концу исследуемого периода на 4,3%, что является отрицательным показателем.

Отметим, что выручка от продаж увеличилась на 13 199 тыс. руб. Так же увеличились и расходы по обычным видам деятельности, величина прироста по этому показателю составляет 22 497 тыс. руб., что отрицательно сказывается на прибыли ТТУ, однако, изменение выручки в процентном соотношении(+6,3%) опережает изменение расходов (+5,3%)

Прибыль от прочих операций увеличилась на 7 890 тыс. руб. (3,6%)

Для оценки эффективности использования средств ТТУ рассчитаем его рентабельность, представлена в таблице 3.9.

Таблица 3.9 - Расчет показателей рентабельности ТТУ

Показатели рентабельности	Значения показателя (в %, или в копейках с рубля)		Изменение показателя	
	2013 г.	2014 г.	коп., (гр.3 - гр.2)	± % ((3-2) : 2)
1	2	3	4	5
1. Рентабельность продаж (величина прибыли от продаж в каждом рубле выручки). Нормальное значение для данной отрасли: 12% и более.	-104	-102	+2	↑
2. Рентабельность продаж по ЕВІТ (величина прибыли от продаж до уплаты процентов и налогов в каждом рубле выручки).	4,4	3,8	-0,6	-12,9
3. Рентабельность продаж по чистой прибыли (величина чистой прибыли в каждом рубле выручки).	0,7	0,2	-0,5	-67,4
<i>Справочно:</i> Прибыль от продаж на рубль, вложенный в производство и реализацию продукции (работ, услуг)	-51	-50,5	+0,5	↑
Коэффициент покрытия процентов к уплате (ICR), коэфф. Нормальное значение: не менее 1,5.	1,3	1,1	-0,2	-16,3

Рентабельность продаж за 2014 год составила -102%. Однако имеет место положительная динамика рентабельности продаж по сравнению с данным показателем за аналогичный период года, предшествующего отчётному, (+2%).

В следующей таблице 3.10 представлена рентабельность использования вложенного в предпринимательскую деятельность капитала.

Таблица 3.10 – Рентабельность

Показатель рентабельности	Значение показателя, %		Изменение показателя, %	Расчет показателя
	2013 г.	2014 г.		
1	2	3	4	5

Продолжение таблицы 3.10

Рентабельность собственного капитала (ROE)	7,5	1,3	-6,2	Отношение чистой прибыли к средней величине собственного капитала. Нормальное значение для данной отрасли: не менее 11%.
Рентабельность активов (ROA)	-5,4	-5,29	+0,11	Отношение чистой прибыли к средней стоимости активов. Нормальное значение для данной отрасли: 8% и более.
Рентабельность основной деятельности	0,7	0,2	-0,5	Отношение прибыль от продаж к Себестоимости товаров

В целом стоит отметить, что ТТУ обладает низкой эффективностью, о чем свидетельствует крайне низкая рентабельность продаж и активов, но при этом наблюдается положительная динамика. Рентабельность основной деятельности и собственного капитала снизились. Для повышения показателей рентабельности можно, к примеру, снижать себестоимости производства и реализации. Очень высокая себестоимость связана с устаревшей техникой, в связи с частым и длительным ее ремонтом, поэтому приобретение новой техники помогло бы увеличить рентабельность ТТУ.

Расчет показателей деловой активности (оборачиваемости), представлена в таблице 3.11.

Деловая активность проявляется в динамичности развития фирмы, в достижении им поставленных целей, что находит отражение в натуральных и стоимостных показателях, в эффективном использовании экономического потенциала, расширении рынков сбыта своей продукции. Для анализа деловой активности необходимо рассчитать показатели, характеризующие эффективность использования всех ресурсов фирмы.

Таблица 3.11 - Количественная оценка деловой активности фирмы.

Показатель ликвидности	Значение показателя		Изменение показателя	Расчет показателя
	31.12.2013	31.12.2014		
1	2	3	4	5

Продолжение таблицы 3.11

1. Выручка от реализации	209 329	222 528	13 199	"Отчет о прибылях и убытках"
2. Фондоотдача	0,92	0,98	0,05	Выручка от реализации/Стоимость основных средств
3. Фондоёмкость, руб.	1,08	1,02	-0,06	Стоимость основных средств/Выручка от реализации
4. Оборачиваемость средств в расчетах, обороты	24,81	28,38	3,57	Выручка от реализации/Дебиторская задолженность
5. Оборачиваемость средств в расчетах (в днях).	14,51	12,68	-1,83	360 дней/показатель пункта 4
6. Оборачиваемость оборотных средств (в оборотах)	11,13	11,39	0,26	Выручка от реализации / сумма оборотных средств на начало (конец) года
7. Оборачиваемость оборотных средств (в днях).	32,34	31,61	-0,73	360 дней / показатель пункта 6
8. Оборачиваемость собственного капитала.	10,69	5,85	-4,84	Выручка от реализации / величина собственного капитала на начало (конец) года
9. Коэффициент устойчивости экономического роста.	0,07	0,01	-0,06	(Чистая прибыль - дивиденды, выплаченные акционерам) / собственный капитал на начало (конец) года.

Из рассчитанных показателей можно видно, что выручка, фондоотдача, оборачиваемость средств в расчетах и оборачиваемость оборотных средств увеличились, а остальные пять значений показателей снизились, что в целом говорит о снижении деловой активности ТТУ.

Прогноз банкротства представлен в таблице 3.12.

Для того, чтобы более полно оценить финансовое состояние ТТУ рассчитаем вероятность его скорого банкротства, показателем которой

является Z-счет Альтмана для 4-факторной модели для частных непроизводственных компаний, который можно рассчитать по формуле (5):

$$Z\text{-счет} = 6,56T_1 + 3,26T_2 + 6,72T_3 + 1,05T_4 \quad (5)$$

Таблица 3.12 - Расчет показателей для Z-счета Альтмана

Коэф-т	Расчет	Значение на 31.12.2014	Множитель	Произведение (гр. 3 x гр. 4)
1	2	3	4	5
T ₁	Отношение оборотного капитала к величине всех активов	-0,36	6,56	-2,37
T ₂	Отношение нераспределенной прибыли к величине всех активов	-0,04	3,26	-0,14
T ₃	Отношение ЕБИТ к величине всех активов	0,03	6,72	0,23
T ₄	Отношение собственного капитала к заемному	0,18	1,05	0,19
Z-счет Альтмана:				-2,1

Шкала, по которой определяется вероятность банкротства, представлена ниже:

- При значениях менее 1,1 – вероятность банкротства высокая;
- от 1.1 до 2.6 – средняя;
- более 2,6 – низкая.

В данном случае показатель очень низкий и можно сделать вывод о том, что вероятность банкротства очень высока.

Экономические показатели, характеризующие эффективность финансово – хозяйственной деятельности предприятия, его организационно – технический уровень, можно подразделить на четыре группы: использование средств труда, предметов труда, трудовых и финансовых ресурсов. Эти показатели, тесно связанные между собой, определяют конечный результат работы ТТУ: объемы движения и перевозок, величину доходов и расходов предприятия, уровень транспортного обслуживания пассажиров. При этом

характерно, что система технико-экономических показателей предприятий ГЭТ практически не зависит его масштабов.

Эксплуатационная деятельность отрасли в целом, как и любого трамвайно-троллейбусного предприятия, депо и даже отдельного маршрута, оценивается одними и теми же показателями. Они различаются лишь количественно, порядком своих абсолютных значений или диапазоном изменений. Например, число перевезенных пассажиров - показатель, характерный для всех уровней управления перевозочным процессом. Число пассажиров в календарные сутки может колебаться в зависимости от различных факторов для поездной бригады от нескольких сотен, до нескольких тысяч пассажиров. Для маршрута - от нескольких тысяч до нескольких десятков тысяч, для депо - от нескольких десятков тысяч до нескольких сотен тысяч, наконец, для предприятия - от нескольких десятков тысяч до нескольких миллионов пассажиров. И такие границы колебаний можно установить для любого из показателей действующей системы. Если эти диапазоны считать характеризующими изменения по вертикали, можно выделить изменения по горизонтали, зависящие от продолжительности выбранного для анализа периода. Перевозки пассажиров и пассажирооборот по видам транспорта общего пользования представлены в таблице 3.13.

Таблица 3.13 - Перевозки пассажиров и пассажирооборот по видам транспорта общего пользования

	2012	2013	2014
Перевезено пассажиров транспортом, млн. человек	174.6	149.3	117.0
железнодорожным 1)	0.9	0.9	0.9
автобусным	149.4	125.1	94.3
трамвайным	10.1	9.1	9.2

Продолжение таблицы 3.13

троллейбусным	14.0	13.9	12.4
внутренним водным	0.2	0.2	0.2
воздушным 2)	0.1	0.1	0.0
Пассажиروоборот, млн. пасс.-км	1243.7	1138.0	1055.6
автобусного	1103.6	981.7	923.6
трамвайного	29.2	26.3	26.8
троллейбусного	47.5	47.3	42.3
внутреннего водного	4.7	3.6	3.5
воздушного2)	58.7	79.1	59.4

Анализ пассажиропотока в динамике 2012-2014 годов свидетельствует о снижении количества пассажиров, перевезенных ТГУ МП «ТТУ», что объясняется занижением удельного веса ТГУ МП «ТТУ» при распределении финансовых средств областного бюджета между перевозчиками, оказывающими услуги по перевозке пассажиров по ЕСПБ в 2013 году.

В целом на протяжении последних трех лет наблюдается снижение объема городских пассажирских перевозок, основными причинами которого остаются:

- ✓ неоптимальная маршрутная схема;
 - ✓ износ подвижного состава, как муниципального, так и частного
- снижение комфорта перевозок;
- ✓ кадровый дефицит — недостаток водителей;
 - ✓ частое невыполнение графиков движения, снижение времени работы в вечерние часы;
 - ✓ отсутствие на линии автобусов средней и большой вместимости;
 - ✓ рост количества частного автотранспорта.

Кроме этого следует отметить, что ТГУ МП «ГТУ» имеет серьезную социальную нагрузку, осуществляя перевозки в рамках неравной конкуренции, по проездным билетам и ЕСПБ, несет ряд расходов по содержанию вверенного муниципального имущества, которые отсутствуют у частных перевозчиков, а именно расходы по содержанию рельсового хозяйства, контактной сети.

В течение 2009-2011гг. ТГУМП «ГТУ» в связи с утверждением экономически необоснованных тарифов получило убытки в размере более 250 млн. руб. В связи с этим, на 01.01.2014г. имеется задолженность муниципального предприятия по банковским кредитам и перед прочими кредиторами в сумме до 158,5 млн. руб. В настоящее время финансовая ситуация на предприятии стабилизирована, вместе с тем, до перехода на новую схему предоставления субсидии — в зависимости от пассажиропотока — необходимо обеспечить снижение финансовой зависимости предприятия и погасить большую часть указанных обязательств.

Объем расходов на погашение обязательств, вызванных убытками прошлых лет не зависит от количества перевезенных пассажиров и в целях сохранения системы муниципального электротранспорта необходимо существенное снижение обязательств предприятия.

Несмотря на существенный вклад коммерческого транспорта в перевозки пассажиров, муниципальный пассажирский транспорт остается наиболее надежным видом транспорта, гарантирующим выполнение социальной функции общественного транспорта. Поэтому проблема повышения эффективности функционирования муниципального пассажирского транспорта должна рассматриваться органами местного самоуправления как ключевая при повышении качества транспортного обслуживания населения. Устойчивые показатели результатов работы муниципального пассажирского транспорта позволяют органам местного управления последовательно реформировать регулируемый рынок транспортных услуг.

Кадровый состав предприятия.

На предприятии ТГУМП «ТТУ» имеются производственные, эксплуатационные и вспомогательные подразделения. Группы работников, выполняющие однородные функции, объединяются в отделы и службы.

Предприятие в своей работе руководствуется Конституцией РФ, указами Президента РФ, постановлениями и распоряжениями правительства РФ, законами Томской области и Постановлениями представительных органов местного самоуправления, принятыми в пределах их компетенции и не противоречащими действующему законодательству РФ, а также Уставом предприятия. Предприятие для достижения уставных целей и задач имеет право от своего имени совершать сделки, заключать договора, приобретать имущественные и личные неимущественные права и нести обязанности, быть истцом и ответчиком в суде.

Во главе ТГУМП «Трамвайно- троллейбусное управление» стоит генеральный директор, который руководит всей производственной и финансово-хозяйственной деятельностью. На предприятии имеются заместители, ведающие вопросами организациями движения, материально-технического снабжения предприятия, развития и совершенствования производства, экономики и предприятия. Каждому заместителю непосредственно подчиняются соответствующие отделы, службы. Состав предприятия представлен в рисунке 3.14.

Под службой понимают совокупность структурных подразделений и исполнителей, выполняющих в производственном процессе однородные задачи, имеющие достаточно самостоятельное значение.

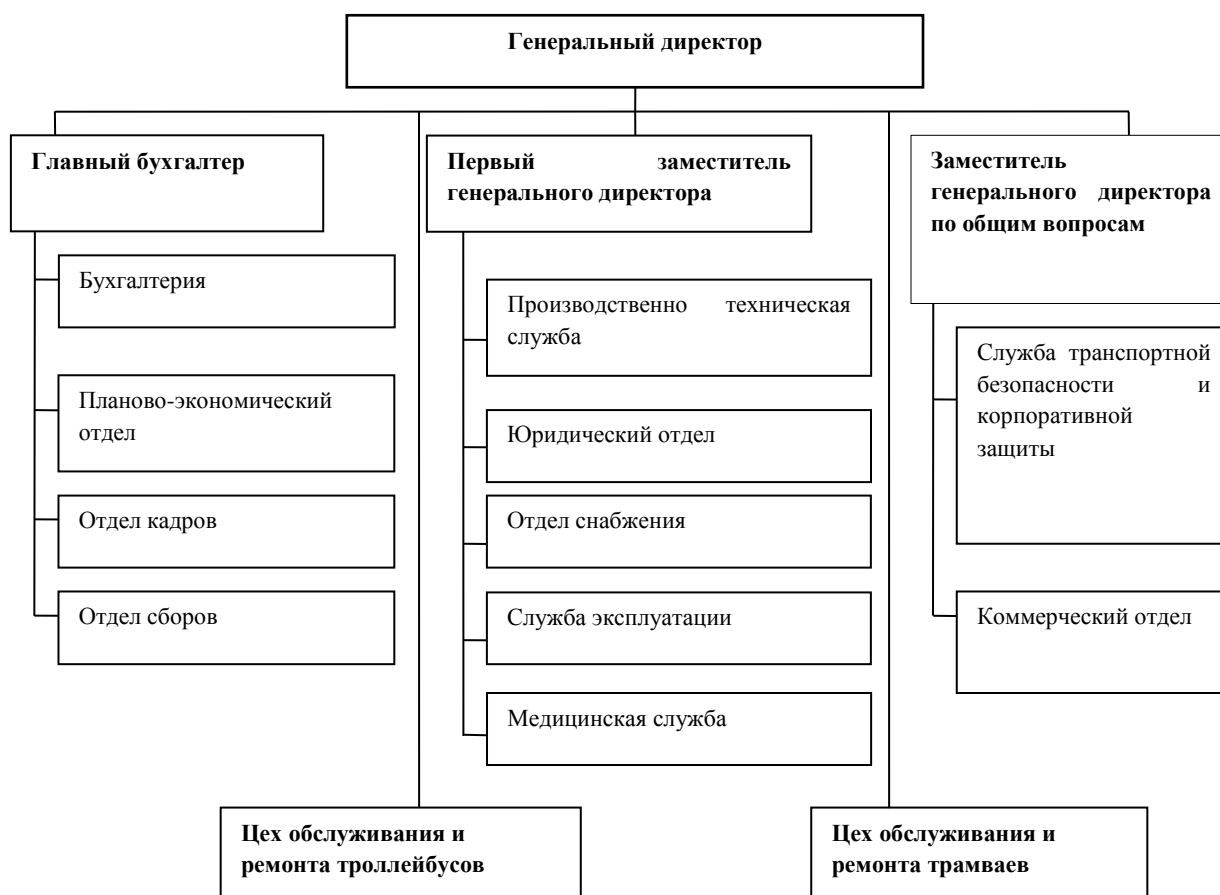


Рисунок 3.14 - Структура предприятия ТГУМП «ТТУ».

Главный бухгалтер, возглавляющий бухгалтерию организации. Бухгалтерия осуществляет материальный учет имущества организации, выполняет и принимает через банк и кассу организации платежи по обязательствам, в том числе уплачивает установленные налоги, выплачивает работникам заработную плату, выдает подотчет средства на командировочные расходы и выполняет иные операции с денежными средствами, контролирует материально-ответственных лиц, учитывает движение билетной продукции и бланков строгой отчетности, непосредственно взаимодействует с отделом сбора доходов при оприходовании и инкассации выручки;

Отдел сборов решает следующие задачи: обеспечивает наличие билетов и квитанций разных сборов у материально-ответственных лиц, занятых реализацией билетной продукции (кондукторы, водители, контролеры,

кассиры, распространители билетов и др.) и ведение соответствующей билетной документации, контроль движения билетной продукции; принимает от материально-ответственных лиц, подсчитывает и приходит поступившую выручку за перевозки и остатки билетной продукции, производит инкассацию выручки, контролирует ведение материально-ответственными лицами билетной документации и временное хранение выручки; обеспечивает техническую готовность к работе билетопечатающих машин, кассового оборудования и прочих технических средств, используемых в билетно-кассовом хозяйстве и при временном хранении выручки.

Планово-экономический отдел, осуществляет внутреннее экономическое планирование, экономическое нормирование и организацию хозяйства предприятия, проводит анализ производственно- хозяйственной деятельности организации, исследует экономическую конъюнктуру; отдел труда и заработной платы, осуществляющий организацию и анализ использования трудовых ресурсов, построение системы оплаты труда в организации, учет количества и качества трудовых затрат, подготовку и передачу в бухгалтерию данных для начисления и выдачи работникам заработной платы.

Отдел кадров проводит подбор и расстановку кадров, формирует кадровый резерв, оформляет трудовые договора с работниками и ведет кадровую документацию, готовит материалы для представления работников к наградам и присвоению им почетных званий, проводит мероприятия по воинскому учету.

Производственно-техническую службу составляют производственные подразделения (участки, комплексы и др.) в соответствии с действующим порядком проведения ТО и ремонта, масштабами производства и уровнем механизации работ. Учитывают и то, что часть работ или даже все работы могут передаваться по договору другим организациям. Наиболее часто образуются производственные участки: ежедневного обслуживания, ТО-1, ТО-2, текущего ремонта автомобилей, текущего ремонта агрегатов (участки по

основным видам агрегатов) и выполнения различных специализированных работ.

Отдел снабжения занимается реализацией заявок и удовлетворением потребностей производственных и служебных подразделений в запасных частях, материалах, оборудовании, инвентаре, спецодежде, смазочных и других материалах; организует работу складов и обеспечивает условия для хранения материальных ценностей на складах; осуществляет контроль и учет материальных ценностей, следит за обеспеченностью нормативными запасами, предусмотренными для нормальной деятельностью предприятия.

Служба эксплуатации непосредственно осуществляющая технологическую организацию, планирование и выполнение перевозок пассажиров.

Медицинская служба осуществляет предрейсовый и послерейсовый медицинские осмотры водителей.

Служба транспортной безопасности, организующий и проводящий профилактические мероприятия по БДД, осуществляющий учет дорожно-транспортных происшествий транспортом организации, проводящий анализ и служебное расследование причин ДТП, сопутствующих им эксплуатационных условий.

Коммерческая служба предоставляет довольно широкий спектр услуг, таких как размещение рекламы на транспорте, аренда помещений и т. п. Данные виды услуг оформляются через коммерческую службу предприятия.

Для характеристики оборота рабочей силы исчисляются два коэффициента: по приему и увольнению работников. Они определяются как отношение числа принятых (уволенных) работников в отчетном периоде к среднесписочной численности работников представлена в таблице 3.14.

Таблица 3.14 – Среднесписочная численность работников

	2014г		2015г	
Среднесписочная численность работников предприятия чел.	757		762,5	
Среднесписочная численность водителей (с наставниками) чел.	Трамвай	Троллейбус	Трамвай	Троллейбус
	79	125	73,4	120,9
Среднесписочная численность кондукторов чел.	84	121	72,2	113

Анализируя, среднесписочную численность работников можно отметить ее увеличение в 2014 году по сравнению с 2015 годом прирост составил, 5,5 человек. По сравнению с водителями трамвая численность уменьшилась за 2014 на 5,6 чел, по троллейбусу на 4,1 чел. По сравнению с 2015 годом по трамваю уменьшилась на 11,8, по троллейбусу на 8 чел.

3.3. Развитие «ТГУМП ТТУ». Программа развития до 2020 года

На сегодняшний момент финансово-экономическое состояние ТГУМП «ТТУ» можно охарактеризовать как неблагоприятное. Унитарное транспортное предприятие в условиях рыночной экономики достаточно серьезно страдает от невозможности самостоятельно устанавливать цены на оказываемую услугу. У предприятия отсутствуют экономические стимулы полностью эффективно использовать существующие активы. Получаемых предприятием доходов недостаточно для развития и улучшения показателей финансово-хозяйственной деятельности. Существующие проблемы в развитии муниципального производственного сектора экономики обусловлены недостаточно эффективной политикой управления органов местного самоуправления в сфере производственно-экономических отношений с субъектами управления. Администрация г. Томска не полностью возмещает убытки трамвайно-троллейбусного управления по обслуживанию льготных категорий пассажиров,

а также недофинансирует разницу между себестоимостью и установленным тарифом за каждого перевезенного платного пассажира. Это является серьезным препятствием в развитии и модернизации городского пассажирского электротранспорта. Для этого Администрацией г.Томска была составлена программа развития электротранспорта "Развитие общественного пассажирского транспорта в городе Томске" на 2014-2020 годы (с изменениями на 30 декабря 2015 года). Которая предусматривает реконструкция тяговых подстанций, контактной сети, участков трамвайных путей и приобретение подвижного состава, что позволит ТГУМП «ТТУ» повысить уровень обслуживания пассажиров по комфортности и экономичности поездки.

1. Перечень мероприятий и их экономическое обоснование

Перечень мероприятий Программы, объемы и источники финансирования указаны в приложении 1 к муниципальной программе.

Сбор и обработка исходной информации осуществлялась методом изучения и анализа проведенных подобных мероприятий в различных регионах Российской Федерации, на основе данных изложенных в открытом доступе сети Интернет, государственными сметными нормативами «Справочник базовых цен на проектные работы в строительстве «Объекты жилищно-гражданского строительства» и требует детальной и тщательной проверки точности полученных данных в процессе реализации цели и задач Программы.

Задача 1. Совершенствование маршрутной сети городского общественного транспорта.

Мероприятие 1.1. Проведение обследования пассажиропотоков на общественном транспорте всех форм собственности.

В 2014 году в рамках Программы начнется комплексное обследование улично-дорожной сети (далее - УДС), пассажиропотока и маршрутной сети города Томска с учетом реальных потребностей населения, пропускной способности УДС и обеспечения транспортного обслуживания новых

микрорайонов города и агломерации Томск-Северск-Томский район на основании разработанного технического задания на указанное обследование, которое завершится к концу 2015 года. Это мероприятие является базовым для формирования в последующем оптимальной для города маршрутной сети, расчета экономически обоснованного тарифа на проезд. Цель обследования – получение информации о работе городского пассажирского транспорта (далее – ГПТ), интервалах движения пассажирских средств (далее – ПС) на маршрутах, их загрузке, объемах перевозок, составе транспортных и пассажирских потоков и загрузке остановочных пунктов. В следствие расширения маршрутной сети планируется снизить долю населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющего регулярного автобусного сообщения с административным центром городского округа, в общей численности населения городского округа до 0%.

Показателем, характеризующим обслуживание территории маршрутным транспортом, является плотность маршрутной сети K_n . Этот показатель определяется отношением суммарной протяженности всех улиц и дорог в зоне или городе, по которым проходят маршруты $\sum L_d$, к общей площади зоны или города. Чем выше плотность маршрутной сети, тем меньше времени затрачивает население на подход к необходимому маршруту. Плотность маршрутной сети в больших городах должна находиться в пределах 2...2,5 км/км², что обеспечивает кратчайшее расстояние подхода к остановочным пунктам пассажирского транспорта и минимальные затраты времени (8 – 10 минут) на подход. Рассчитывается по формуле (6):

$$K_n = L_c : F \text{ (км/км}^2\text{)} \quad (6)$$

где: L_c – насыщенность территории города линиями общественноготранспорта (км),

F – площадь города (км²).

Мероприятие 1.2. Разработка и утверждение единой городской маршрутной системы общественного транспорта. Проведение конкурсов на

право заключения договора на организацию и осуществление услуг по перевозке пассажиров и багажа автобусами по маршруту (ам) регулярных перевозок в городском (пригородном) сообщении.

При всей развитости маршрутной сети, существующие объективные факторы не позволяют решить проблему транспортной доступности только незначительными изменениями маршрутной сети.

На основании проведенного исследования пассажиропотоков будет разработана и утверждена новая маршрутная схема (либо проведена корректировка старой) с учетом научно обоснованных рекомендаций и требований пассажиров и проведена процедура проведения конкурсов на регулярные перевозки по муниципальным автобусным маршрутам, что позволит перейти к принципу – один маршрут – один перевозчик, что значительно улучшит качество предоставляемых услуг..

Мероприятие 1.3. Повышение транспортной доступности для жителей микрорайонов Зеленые Горки, Солнечный, Подсолнухи маршрутами горэлектротранспорта.

В настоящее время имеется возможность обеспечения жителей активно застраиваемых районов (Зеленые Горки, Солнечный, Подсолнухи) услугами муниципального транспорта. В рамках программы предполагается продление троллейбусного маршрута №6 от ост. Восточная (Троллейбусное депо) по ул. Балтийская – ул. Осенняя, ул. Ключева – ул. Обручева до мкр. Подсолнухи (ориентир – остановка близ дома по ул. Герасименко 3/16). В перспективе с соединением в районе пересечения ул. Иркутский тракт с ул. Беринга. Предполагается строительство контактной сети до кольца на ул. Ключева. Далее маршрут будет продлен за счет использования на маршруте троллейбусов с автономным ходом до 30 км. Маршрут продлится по ул. Обручева до мкр. Подсолнухи (ориентир – остановка близ дома по ул. Герасименко 3/16). Протяженность нового маршрута около 6,5 км, протяженность линии 7,0 км (в

обе стороны). В целях решения данной задачи целесообразно осуществление следующих мероприятий:

- Проектирование контактной сети от Троллейбусного депо по ул. Балтийская – ул. Осенняя — ул. Ключева, а также проектирование разворотного кольца и площадки отстоя транспортных средств на ул. Обручева (Решение о подготовке и реализации бюджетных инвестиций в объекты капитального строительства муниципальной собственности муниципального образования "Город Томск", включенные в программу «Развитие общественного пассажирского транспорта в городе Томске» на 2014-2020 годы - приложение 4 к настоящей Программе).

- Строительство указанной линии контактной сети.

- Строительство разворотного кольца и площадки отстоя транспортных средств на ул. Обручева.

- Строительство диспетчерского пункта модульного типа с подключением к коммуникациям.

Стоимость затрат рассчитана в соответствии с государственным сметным нормативом «Справочник базовых цен на проектные работы в строительстве «Объекты жилищно-гражданского строительства», утвержденным Министерством регионального развития Российской Федерации приказом № 260 от 28.05.2010г.

Продление маршрута потребует выхода на линию дополнительно до 13 единиц подвижного состава. Количество перевозимых пассажиров – до 3 млн. чел. в год.

Задача 2. Модернизация системы городского общественного транспорта.

Мероприятие 2.1. Разработка и принятие нормативной документации по регулированию отношений в сфере пассажирских перевозок.

Несмотря на большое количество документов, регламентирующих работу транспортной системы, законодательная и нормативно-правовая базы на региональном и местном уровне недостаточны для эффективного

регулирования и управления в области городского пассажирского транспорта, что негативно сказывается на качестве обслуживания населения.

Действующих нормативных правовых актов недостаточно для осуществления взаимодействия перевозчиков различных форм собственности с государственными и муниципальными органами управления, в том числе в части предоставления им равных возможностей участия на рынке пассажирских перевозок. У перевозчиков, работающих на одном маршруте, различные условия и сроки действия договоров, заключенных с Заказчиком перевозок. Введение в действие системы безналичного расчета, установки на транспортных средствах системы ГЛОНАСС, необходимость изменения системы учета пассажиропотока, потребуют скоординированных действий управления дорожной деятельности, благоустройства и транспорта, как Заказчика перевозок, с другими органами местного самоуправления, по разработке необходимой нормативно-правовой документации.

Мероприятие 2.2. Оказание информационно-справочных услуг по работе пассажирского транспорта (телефон, почта, сайт), обработка жалоб пассажиров.

Несовершенство системы организации и контроля пассажирских перевозок приводит к многочисленным нарушениям расписания и схемы движения, проезда мимо остановок, неуважительного поведения со стороны водителей, отсутствия в салоне кондуктора.

Для устранения подобных нарушений в работе городского пассажирского транспорта, своевременного реагирования на обращения граждан, необходимо развивать возможности по оказанию информационно-справочных услуг и обработке жалоб пассажиров.

Мероприятие 2.3. Формирование тарифной политики в сфере городских пассажироперевозок на всех видах общественного транспорта.

Наряду с утверждением и разработкой новой маршрутной схемы общественного транспорта города Томска будет проведена экспертиза тарифов

на все виды перевозок независимым аудитором. Источник финансирования мероприятия - средства перевозчиков.

С 2015 года планируется осуществлять ежегодный пересмотр экономически обоснованного тарифа на перевозку пассажиров, а также субсидирование текущих расходов ТГУ МП «ТГУ» на перевозку пассажиров в зависимости от экономически обоснованного тарифа и количества перевезенных пассажиров.

Мероприятие 2.4. Предоставление субсидии юридическим и физическим лицам в целях финансового обеспечения затрат, связанных с осуществлением перевозки пассажиров городским электрическим транспортом на территории муниципального образования «Город Томск», за счет бюджета муниципального образования «Город Томск» с учетом показателей эффективности деятельности.

В целях повышения заинтересованности основного муниципального предприятия в росте показателей пассажироперевозок предлагается одновременно с утверждением новой маршрутной схемы и утверждением экономически обоснованного тарифа на все виды перевозок осуществлять субсидирование ТГУ МП «ТГУ» в виде разницы экономически обоснованного тарифа и утвержденного тарифа, представлено в таблице 3.15.

Согласно предварительным расчетам в течение срока действия программы необходимы следующие средства, направляемые в рамках субсидии на обеспечение населения города Томска услугами электротранспорта. Предоставление субсидии юридическим и физическим лицам в целях финансового обеспечения затрат, связанных с осуществлением перевозки пассажиров городским электрическим транспортом на территории муниципального образования «Город Томск», за счет бюджета муниципального образования «Город Томск» с учетом показателей эффективности деятельности.

Таблица 3.15 - Субсидирование ТГУ МП «ТТУ» в виде разницы экономически обоснованного тарифа и утвержденного тарифа

Наименование статей	Ед. изм.	Факт 2013	Факт 2014	Плановый период					
				2015	2016	2017	2018	2019	2020
Пассажиропоток	тыс. чел.	22 993,0	22 993,0	25 600,0	25 600,0	25 600,0	28 800,0	31 800,0	34 800,0
Утвержденный тариф на перевозку	руб.	7,00 / 10,00	10,00	15,0	16,0	17,0	18,0	19,0	20,0
Экономически обоснованный тариф	руб.	17,50	20,54	22,22	22,78	21,42	21,50	21,30	22,00
Возмещение на одного пассажира (2013 - 2015гг. - справочно)	руб.	12,97	10,54	7,22	6,78	4,42	3,50	2,30	2,00
СУБСИДИЯ ТГУМП "ТТУ", тыс. руб.:		298 219,2	242 346,2	184 832,0	173 568,0	113 152,0	100 800,0	73 140,0	69 600,0

Существенный объем субсидии в 2015-2016гг. необходим предприятию для погашения обязательств по кредитам, вызванных убытками 2010-2012гг. и перехода на субсидирование в зависимости от пассажиропотока.

Требуется выделение предприятию 100 000,0 тыс. руб. для финансового оздоровления — погашения банковских кредитов (учтено в размере субсидии). В последующие годы субсидия значительно снижается за счет реализации мероприятий Программы.

Мероприятие 2.5. Внедрение автоматизированной системы учета и безналичной оплаты проезда «Электронный билет» в муниципальном транспорте.

В целях совершенствования системы учета оплаты проезда в общественном транспорте в рамках Программы будет внедрена технология «электронных платежей», преимущества которой: удобство использования,

возможность внедрения мультитарифных форм расчета точный автоматизированный учет количества перевезенных пассажиров и пассажиропотока (в том числе пассажиров, перевезенных по единым социальным проездным билетам) позволят осуществлять компенсацию доходов транспортным предприятиям в соответствии с фактическим объемом оказанных услуг по перевозке льготных категорий граждан, даст возможность прогнозировать и оптимизировать доходные и расходные части городского бюджета.

В рамках программы предлагается внедрить систему «Электронный билет» на базе муниципального предприятия с последующим развитием системы на все виды перевозок в городе Томске.

Эксплуатация подобных систем в других регионах России выявила ряд существенных недостатков - увеличение времени расчетов, появление кассовых разрывов, ограниченность применения, низкая функциональность, отказ частных перевозчиков от внедрения. В настоящее время появляются новые системы расчетов. В рамках программы предлагается создание постоянно действующей рабочей группы по внедрению данного проекта с целью отбора оптимального варианта. Срок: 2014-2015гг. На втором этапе предполагается внедрение проекта на базе ТГУ МП «ТТУ». Срок: 2016-2017гг.

На третьем этапе - подключение частных перевозчиков к системе. Срок: 2018-2020гг.

Мероприятие 2.6. Приобретение подвижного состава муниципального общественного транспорта, в том числе со специальным оборудованием и конструктивными особенностями, обеспечивающими их доступность для лиц с ограниченными возможностями.

Расчет затрат на приобретение электротранспорта был осуществлен исходя из вместимости троллейбусного и трамвайного депо, открытия новых маршрутов, темпов подготовки водительского состава, а также из текущего состояния подвижного состава ТГУМП «ТТУ».

Форма приобретения – договор с поставщиком на основе торгов. Срок проведения торгов на первую партию – 2-й квартал 2017 г. Вместе с тем, в случае появления финансовых возможностей необходимо ускорить приобретение троллейбусов с автономным ходом для скорейшего открытия маршрута в мкр. Зеленые Горки и обеспечения возможности продления действующих маршрутов по улицам где отсутствует возможность строительства контактной сети (ул. Нахимова, выход на Иркутский тракт и др.). Предполагается приобретение 34 единицы электротранспорта в течение срока действия программы.

Заключение договоров лизинга нецелесообразно ввиду существенного удорожания приобретаемого имущества, а также отсутствия необходимости ускоренной амортизации.

По мере изменения модельного ряда производителей за период действия программы стоимость затрат может быть уточнена в установленном порядке путем внесения в программу соответствующих изменений. Затраты на приобретение электротранспорта представлены в таблице 3.16.

Таблица 3.16 - Затраты на приобретение электротранспорта

ТРАМВАЙ (Модель УКВЗ 71-619, 71-623 или аналоги)						
Год	На начало года	Приобретение	Списание	На конец года	Цена за ед., тыс.руб.*	Расходы на приобретение подвижного состава, тыс. руб.
2014	42	0	1	41	15 000,00	0,00
2015	41	0	0	41	16 065,00	0,00
2016	41	0	0	41	16 820,06	0,00
2017	41	2	2	41	17 610,60	35 221,20
2018	41	5	3	43	18 490,50	92 452,50
2019	43	5	2	46	19 415,03	97 075,13
2020	46	0	0	46	20 385,78	0,00

Продолжение таблицы 3.16

Итого		12	8			224 748,83
ТРОЛЛЕЙБУС (Модели с автономным ходом до 30 км.)						
год	На начало года	Приобретение	Списание	На конец года	Цена за ед., тыс.руб.*	Расходы на приобретение подвижного состава, тыс.руб.
2014	90	0	0	90	12 000,00	0,00
2015	90	0	0	90	12 852,00	0,00
2016	90	0	0	90	13 456,04	0,00
2017	90	14	0	104	14 088,48	197 238,69
2018	104	7	7	104	14 792,90	103 550,33
2019	104	7	7	104	15 531,60	108 721,20
2020	104	4	0	108	16 308,18	65 232,72
Итого		32	14			474 742,94

* расчет произведен с учетом индекса - дефлятора СЭР РФ 2014/2014 – 107,1%; 2016/2015 – 104,7%; 2017/2016 – 104,7% на последующие года – расчетный – 105,0%

Мероприятие 2.7. Реконструкция, ремонт и содержание объектов городского хозяйства, задействованных в системе городских пассажироперевозок (верхнего строения трамвайного пути, производственных и иных баз):

- Работы по замене трамвайных путей, стоимость которых составляет до 22 млн. руб. на 1 км. прямого пути при использовании традиционной шпальной технологии и до 43 млн. руб. на 1 км. прямого пути при бесшпальной технологии, будут осуществляться одновременно с реконструкцией основных транспортных магистралей города. Предлагается использовать преимущественно традиционную технологию с проведением благоустройства – газоны современного типа, таким образом, повышая эстетический облик города. Также предлагается максимально сохранять обособленность трамвайных путей от общего потока.

Общая протяженность путей составляет 37 км., из которых требуют замены до 17 км. Предполагается заменять не менее 1,6 км. в год с проведением благоустройства (перечень объектов представлен в приложении 2 к настоящей Программе).

Всего за срок действия Программы за счет средств, выделенных по Программе планируется заменить не менее 7,8 км. трамвайных путей.

- Реконструкция и ремонт производственных баз троллейбусного депо (пр. Фрунзе, 137) и трамвайного депо (ул. Енисейская, 33) Мероприятие осуществляется в соответствии с программой ремонтов ТГУ МП «ТТУ» за счет собственных средств.

Мероприятие 2.8. Приобретение технологического оборудования для подвижного состава ТГУ МП «ТТУ».

Учитывая, что значительная часть подвижного состава ТГУ МП «ТТУ» имеет значительный износ и не соответствует предъявляемым в современных условиях требованиям, ограниченные возможности местного бюджета и предприятия, предлагается модернизировать подвижный состав при помощи установки на него современного технологического оборудования, предлагаемого предприятиями отрасли. Мероприятие осуществляется в рамках программы закупок предприятия.

Мероприятие 2.9. Субсидирование процентной ставки по кредитам частным перевозчикам на покупку подвижного состава для осуществления городских пассажирских перевозок (с учетом удовлетворения обязательным требованиям к организации работы перевозчика, к подвижному составу) в размере 2/3 ставки рефинансирования.

С целью стимулирования обновления подвижного состава рекомендуется ввести ограничения на использование на муниципальных маршрутах г. Томска автобусов большой вместимости со сроком эксплуатации свыше 15 лет, автобусов средней вместимости типа ПАЗ свыше 12 лет.

Для того, что бы ускорить обновление парка автобусов, необходима финансовая поддержка, направленная на субсидирование процентной ставки по кредитам, выданным субъекту предпринимательства (перевозчику), заключившему договор с администрацией Города Тоска на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа автобусами по маршруту(ам) регулярных перевозок в городском (пригородном) сообщении, при приобретении автобусов, соответствующих требованиям для работы по маршруту, указанному в договоре на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа автобусами по маршруту(ам) регулярных перевозок в городском (пригородном) сообщении.

Получателями поддержки по мероприятию субсидирования процентной ставки должны быть единственным перевозчиком, обслуживающим муниципальный автобусный маршрут, со среднесписочной численностью работников, не менее 30 человек.

Финансовая поддержка в форме субсидий направляется на реализацию мероприятия, указанного в настоящем пункте, и предоставляется перевозчику на уплату процентов по кредитам в размере 2/3 ставки рефинансирования, но не более 5,5% годовых (2/3 ставки рефинансирования на момент утверждения Программы) в случае приобретения автобусов общей вместимостью более 70 мест стоимостью не менее 3 800 тыс. рублей за единицу. Общая сумма субсидии рассчитана на 140 единиц, срок кредитования 4 года.

Для реализации мероприятия в срок до 01.07.2015г. необходимо разработать и утвердить соответствующие нормативные акты.

Мероприятие 2.10. Популяризация общественного транспорта.

Популяризация общественного транспорта включают в себя проведение информационной кампании – прокат аудио- и видеороликов, публикация статей, размещение информации на новостных порталах, изготовление адресных листовок и плакатов.

В целях формирования положительного имиджа общественного транспорта, устранения стереотипов негативного отношения к общественному транспорту и повышения уровня информированности населения о положительном опыте работы в области развития общественного транспорта предусмотрено проведение информационной кампании, в рамках которой будут реализовываться следующие мероприятия:

1. Организация и проведение акций и мероприятий, направленных на популяризацию общественного транспорта.

2. Подготовка информационных материалов для средств массовой информации по вопросам освещения деятельности администрации Города Томска, направленной на развитие общественного транспорта.

3. Изготовление и распространение полиграфической продукции в целях популяризации общественного транспорта.

Масштабной проблемой развитых городов является увеличение транспорта, прежде всего личного. Во время поездки люди рискуют попасть в аварию, стоят в пробках, загрязняют воздух. Все это цена, которую жители городов платят за личную свободу, за возможность прокладывать индивидуальные маршруты по городу.

Проект «Я выбираю общественный транспорт» предлагает обратить внимание на преимущества общественного транспорта. Пассажиры трамвая или троллейбуса находятся в значительно большей безопасности, чем пассажиры легкового авто. Общественный транспорт становится предпочтительным способом передвижения, независимо от финансового положения граждан и цели их поездки.

Популяризации общественного транспорта будут способствовать основные мероприятия МП «Развитие общественного пассажирского транспорта в Городе Томске» на 2014-2020 гг., такие как оптимизация маршрутной сети, улучшение остановочных комплексов, изменения внешнего вида остановок, приобретение подвижного состава, приспособленного для

людей с ограниченными возможностями здоровья, повышение качества услуг, предоставляемых частными перевозчиками, повышение уровня информационного обеспечения (оборудование Wi-Fi интернетом, табло, информирование в салонах, веб-сервисы) и повышения уровня безопасности. Также в рамках кампании «Я выбираю общественный транспорт» планируется проводить различные мероприятия, например, организация концертов и поэтических чтений в местах ожидания транспорта, а также привлечения внимания пассажиров к культурным акциям в транспорте.

Дополнительные слоганы – «Электрический экологический», «Езжу общественным», «Ценю безопасность».

Таблица 3.17 - Популяризации общественного транспорта

№ п/п	Задачи	Мероприятия	Поддержка
1.	Обустройство общественного транспорта	Конкурс среди дизайнеров на лучшее оформление салона, пассажирского кресла, внешнего вида	Блогеры СМИ, Интернет
2.	Привлечение людей в транспорт	Ночные маршруты Экскурсии на троллейбусе Ночь в трамвае Музей и выставка в трамвае Акция высокоскоростного интернета в троллейбусе	СМИ, интернет
3.	Привлечение и мотивация людей, работать в общественном транспорте	Конкурс на лучшего водителя, самого обходительного кондуктора, самую комфортную маршрутку	СМИ, интернет

Мероприятие 2.11. Популяризация профессии водителя общественного транспорта.

К сожалению, профессия водителя горэлектротранспорта, потеряла свою привлекательность. Ежегодные мероприятия по популяризации профессии

водителя пассажирского транспорта (автобуса). Проведение конкурса профессиональных водителей.

Одним из факторов, создающих дефицит кадров рабочих профессий муниципального предприятия является невозможность обеспечения жильем. В связи с этим за время осуществления мероприятий Программы предполагается субсидирование процентной ставки по ипотечным кредитам, помощь в оплате аренды жилья. Указанная мера предусмотрена подпрограммой «Улучшение жилищных условий работников социально значимых муниципальных организаций на 2015 - 2025 годы» муниципальной программы «Доступное и комфортное жилье» на 2015-2025 годы», утвержденной постановлением администрации Города Томска от 19.09.2014 № 944.

Задача 3. Повышение уровня комфорта и безопасности городского общественного транспорта.

Мероприятие 3.1. Повышение уровня благоустройства остановок общественного транспорта.

Повышение уровня благоустройства и комфорта на остановках общественного транспорта. На территории муниципального образования «Город Томск» действует 565 остановок автобуса и троллейбуса и 90 остановок трамвая, 12 из которых совпадает с автобусными остановками. На сегодняшний день требуют обустройства заездными «карманами» и автопавильонами более 30% остановок.

Перечень остановок общественного транспорта, которые планируется благоустроить в рамках программы, представлен в приложении 3 к настоящей Программе.

В 2014 году в рамках муниципальной программы «О мероприятиях по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения муниципального образования «Город Томск» на период с 2012 по 2014 годы», утвержденной постановлением администрации Города Томска от 14.09.2011 № 1000, планируется обустроить 25 остановок. В 2015

году данные мероприятия проводятся в рамках муниципальной программы «Безопасный Город».

Мероприятие 3.2. Приобретение и установка электронных информационных табло, информационных стендов на остановках общественного транспорта.

Приобретение и установка электронных информационных табло, информационных стендов на остановках общественного транспорта потребует затрат в зависимости от типов электронных табло и возможностей бюджета муниципального образования, а в 2016 году, после утверждения новой маршрутной схемы, планируется за счет бюджетных средств установить информационные стенды с расписанием движения, схемой работы маршрутного транспорта, контактами организаций.

Мероприятие 3.3. Обслуживание электронных информационных табло, информационных стендов на остановках общественного транспорта.

Обслуживание электронных информационных табло, информационных стендов на остановках общественного транспорта потребует затрат в зависимости от типов электронных табло. В дальнейшем снижение затрат на обслуживание и поддержание информационных стендов в нормативном состоянии планируется осуществлять за счет рекламодателя.

Мероприятие 3.4. Повышение уровня благоустройства конечных отстойно-разворотных площадок.

Требуют внимания вопросы благоустройства отстойно-разворотных площадок пассажирского транспорта. Обустройство на конечных отстойно-разворотных площадках пассажирского транспорта в Академгородке, на ул. Иркутский тракт, в мкр. Солнечный, по Богашевскому и Кузовлевскому тракту (каждая площадью около 600 кв. м.). К обустройству отстойно-разворотных площадок диспетчерскими пунктами, пунктами отдыха и питания водителей планируется привлекать силы и средства частных инвесторов и самих перевозчиков.

Мероприятие 3.5. Совершенствование механизмов контроля и диспетчеризации при осуществлении городских пассажирских перевозок, реализация организационных мероприятий по устранению причин нарушения графика движения.

В рамках совершенствования механизмов контроля и диспетчеризации при осуществлении городских пассажирских перевозок, реализация организационных мероприятий по устранению причин нарушения графика движения будут проводиться выездные проверки с фотовидеофиксацией, организован ГЛОНАСС- контроль, осуществляться взаимная координации работы перевозчиков и произойдет объединение электронных баз данных перевозчиков, транспортных средств и системы контроля.

Мероприятие 3.6. Установка систем голосового и визуального информирования в салонах транспортных средств (объявление остановок, бегущая строка, телевещание), повышение уровня безопасности общественного транспорта.

В рамках установки систем голосового и визуального информирования, начиная с 2014 года, в салонах транспортных средств будут устанавливаться ЖК- экраны в транспорте, бегущие строки и акустические системы в салонах транспортных средств.

Современные государственные стандарты, предъявляемые к пассажирским транспортным средствам, регламентируют установку в салоне и кабине транспортного средства тревожных кнопок, позволяющих оперативно передать сообщение тревоги на пульт ответственных ведомств. В целях предотвращения краж, хулиганских и иных противоправных действий в салонах транспортных средств планируется установка камер видеонаблюдения. Установку тревожных кнопок и камер видеонаблюдения в салонах планируется производить перевозчиками в целях обеспечения собственной безопасности и безопасности пассажиров. Дополнительных вложений не требуется.

Мероприятие 3.7. Поддержка и развитие радионавигационной системы (на базе ГЛОНАСС) для обеспечения работы центральной диспетчерской службы, диспетчерской службы ТГУ МП «ТТУ» и служб информирования пассажиров.

В рамках поддержки и развития радионавигационной системы (на базе ГЛОНАСС) для обеспечения работы центральной диспетчерской службы, диспетчерской службы ТГУ МП «ТТУ» и служб информирования пассажиров будет проведена интеграция АСУ СМЭУ ТО, АСУ Табло, Томскавтотранс, РНИЦ (АТО), интеграция всех перевозчиков в ЦДС и осуществлен переход на полное автоматизированное управление из ЦДС.

Мероприятие 3.8. Разработка и поддержка Веб-сервисов справочной информации о всей работе пассажирского транспорта.

Единая система диспетчерского управления даст возможность информирования пассажиров о текущем положении на маршруте транспортных средств, времени ожидания транспорта на остановках, режимах работы средствами веб-технологий, мобильных приложений для смартфонов, телефонов, и других мобильных устройств и компьютеров. На разработку и поддержку указанных веб-сервисов справочной информации о всей работе пассажирского транспорта потребуется выделение субсидии МБУ «Центр организации пассажирских перевозок и контроля».

Мероприятие 3.9. Оборудование подвижного состава муниципального транспорта беспроводными точками доступа Wi-Fi к сети Интернет.

Наличие в салонах муниципального электротранспорта точек Wi-Fi, возможность пользоваться сетью Интернет пользовалось достаточно высокой популярностью среди пассажиров ТГУ МП «ТТУ» в течение последних трех лет. Планируется продолжение данной работы в партнерстве с частными инвесторами. Необходима частичная замена существующих роутеров, установка роутеров на вновь приобретаемый подвижной состав.

2. Механизмы управления и контроля.

Куратор муниципальной программы (Программы) - заместитель Мэра Города Томска по городскому хозяйству. Ответственный исполнитель муниципальной программы – управление дорожной деятельности, благоустройства и транспорта администрации Города Томска. Соисполнители муниципальной программы – управление муниципального заказа и тарифной политики администрации Города Томска, комитет по информационной политике администрации Города Томска.

Соисполнители ежегодно, в срок до 25 января года, следующего за отчетным, представляют в управление дорожной деятельности, благоустройства и транспорта администрации Города Томска отчеты о реализации мероприятий Программы «Развитие общественного транспорта в городе Томске» на 2014 – 2020 годы, по итогам отчетного года – по форме, аналогичной приложению 8 к Порядку принятия решений о разработке муниципальных программ муниципального образования «Город Томск», их формирования, реализации, мониторинга и контроля, утвержденному постановлением администрации Города Томска от 15.07.2014 № 677.

Управление дорожной деятельности, благоустройства и транспорта администрации Города Томска ежегодно в срок до 10 февраля года, следующего за отчетным, представляет в управление экономического развития администрации Города Томска отчет о реализации настоящей Программы по итогам отчетного года – по форме согласно приложению 8 к Порядку принятия решений о разработке муниципальных программ муниципального образования «Город Томск», их формирования, реализации, мониторинга и контроля, утвержденному постановлением администрации Города Томска от 15.07.2014 №677.

Реализацию мероприятий Программы осуществляют: управление дорожной деятельности, благоустройства и транспорта администрации Города Томска, управление муниципального заказа и тарифной политики

администрации Города Томска, комитет по информационной политике администрации Города Томска.

Ответственность за реализацию Программы, достижение показателей цели и задач, своевременное внесение изменений несет ответственный исполнитель муниципальной программы – управление дорожной деятельности, благоустройства и транспорта администрации Города Томска.

Управление дорожной деятельности, благоустройства и транспорта администрации Города Томска организует постоянное взаимодействие с управлением муниципального заказа и тарифной политики администрации Города Томска, комитетом по информационной политике администрации Города Томска, являющимися соисполнителями Программы по вопросам:

- обеспечения своевременного внесения изменений в Программу, в том числе в целях ее приведения в соответствие с решениями Думы Города Томска о бюджете муниципального образования «Город Томск» и плановый период и изменениями в данное решение;

- своевременной и качественной подготовки отчетов о ходе реализации Программы;

- формирования заявок и предложений для обеспечения финансирования Программы из бюджета муниципального образования «Город Томск», а также для привлечения софинансирования из иных бюджетных и внебюджетных источников.

В случае необходимости внесения изменений в программу «Развитие общественного транспорта в городе Томске» на 2014 – 2020 годы, затрагивающих содержание Программы в целом, ответственный исполнитель данной программы (управление дорожной деятельности, благоустройства и транспорта администрации Города Томска) формирует проект изменений в части Программы.

В целях достижения поставленных целей и реализации отдельных мероприятий Программы, возможно:

- привлечение администрацией Города Томска и ее органами юридических и физических лиц в соответствии с действующим законодательством о размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд;

- реализация иных мероприятий, не противоречащих действующему законодательству Российской Федерации.

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств бюджета муниципального образования «Город Томск», а также за счет софинансирования из иных бюджетных и внебюджетных источников.

Ответственным исполнителем, совместно с соисполнителями Программы, ежегодно, в сроки, установленные для составления проекта городского бюджета на очередной финансовый год и плановый период, направляются предложения по внесению изменений в Программу для корректировки, а также принимаются меры организационного, нормативного или иного характера, не требующие ресурсного обеспечения.

В ходе выполнения программы за 2015 год было реализовано:

За 2015 год в администрацию Города Томска поступило 996 (в 2014 году - 1 847) обращений по вопросам некачественного транспортного обслуживания населения, что на 46,1% меньше, чем за 2014 год. С учётом большого количества жалоб от пассажиров на нарушение перевозчиками расписания движения маршрутов при осуществлении пассажирских перевозок, особое внимание в отчётном году уделено контролю за работой пассажирского транспорта. За 2015 год проведено 295 выездных мероприятий с применением средств непрерывной видеофиксации, по результатам которых составлено более 3 000 отчетов. Особое внимание уделено мониторингу работы пассажирского транспорта в вечернее время. По результатам проведенных мероприятий перевозчикам было направлено более 100 уведомлений необходимости устранения выявленных

нарушений и замечаний. В целях улучшения качества предоставляемых услуг в сфере пассажироперевозок в отчетном году проведена следующая работа:

- установлены 28 информационных табло на остановках общественного транспорта (в 2014 году -21 табло);

- разработана и запущена в эксплуатацию интерактивная онлайн-карта, позволяющая жителям и гостям города увидеть время прибытия транспорта на выбранную остановку, текущее положение на маршруте и перечень остановок маршрута;

- введена в эксплуатацию новая С М С-служба прогнозирования, которая общается пользователем. Если системе не удастся распознать остановку, она попросит уточнить данные или предложит остановку на выбор. С М С - служба - это интеллектуальная система синтаксического анализа текста, самостоятельно распознающая информацию и выводящая ее ответном С М С тексте с подробным описанием количества маршрутов и времени прибытия нужного транспорта;

Основными проблемами в организации работы пассажирского транспорта, требующими незамедлительного решения, остаются:

- несовершенство маршрутной сети (дублирующие маршруты, загруженность основных магистралей, сложность открытия новых маршрутов);

- отсутствие достоверной информации пассажи ропотоке;

- большое количество частных транспортных операторов (перевозчиков) и монополизация пассажирских перевозок автобусами частным бизнесом;

- дефицит квалифицированных водительских кадров;

- автобусы, используемые для перевозки пассажиров и багажа, не отвечают современным требованиям, не приспособлены для перевозки пассажиров с ограниченными возможностями;

- недостаточная эффективность контроля со стороны диспетчерских служб;

- слабое развитие сети заправок для автотранспорта, использующего газомоторное топливо.

Задачи на 2016 год.

- Принятие новой маршрутной схемы, на основании проведенного обследования пассажиропотока на маршрутах пассажирского транспорта города.

- Обеспечение оперативного информирования населения о работе пассажирского транспорта.

- Проведение процедур определения подрядчика, предусмотренных законодательством, на осуществление регулярных перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок соответствии с положениями Федерального закона от 13 .07 .2015 № 220-Ф 3 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортном и городским наземным электрическим транспортом Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты».[50]

«СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ»

Студенту:

Группа	Ф.И.О
О-3401	Гайнутдинова Юлия Гафиатулловна

Институт	Институт социально-гуманитарных технологий	Кафедра	Экономика
Уровень образования		Направление	080100 Экономика

Исходные данные к разделу «Социальная ответственность»:

<ul style="list-style-type: none"> – Положения и рекомендации по корпоративной и социальной ответственности используемые в российской практике – Внутренняя документация предприятия, официальной информации различных источников, включая официальный сайт предприятия, отчеты 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ГОСТ Р ИСО 26000-2010 «Руководство по социальной ответственности». Настоящий стандарт идентичен международному стандарту ISO 20000-2010 «Guidance on social responsibility». 2. Серией международных стандартов систем экологического менеджмента ISO 14000. Центральным документом стандарта считается ISO 14001 «Спецификации и руководство по использованию систем экологического менеджмента». 3. GRI (Global Reporting Initiative) – всемирная инициатива 4. Добровольной отчетности. SA 8000 – устанавливает нормы ответственности работодателя в области условий труда.
---	--

Перечень вопросов, подлежащих исследованию, проектированию и разработке:

<p>Анализ факторов внутренней социальной ответственности:</p> <ul style="list-style-type: none"> – безопасность труда; – стабильность заработной платы; – поддержание социально значимой заработной платы; – дополнительное медицинское и социальное страхование сотрудников; – развитие человеческих ресурсов через обучающие программы и программы подготовки и повышения квалификации; – оказание помощи работникам в критических ситуациях. 	<ul style="list-style-type: none"> – безопасность труда; – стабильность заработной платы; – поддержание социально значимой заработной платы; – развитие человеческих ресурсов через обучающие программы и программы подготовки и повышения квалификации;
<p>Анализ факторов внешней социальной ответственности:</p> <ul style="list-style-type: none"> – спонсорство и корпоративная благотворительность; – содействие охране окружающей среды; – взаимодействие с местным сообществом и местной властью; – готовность участвовать в кризисных ситуациях; – ответственность перед потребителями товаров и услуг (выпуск качественных товаров), и т.д. 	<ul style="list-style-type: none"> – спонсорство и корпоративная благотворительность; – взаимодействие с местным сообществом и местной властью;

1. Определение стейкхолдеров организации: - внутренние и внешние стейкхолдеры организации; - краткое описание и анализ деятельности стейкхолдеров организации.	1. Внутренние: сотрудники предприятия, руководители предприятия. Внешние: местное население, жители области Обеспечение населения комфортным и доступным видом транспорта.
2. Определение структуры программы КСО - Наименование предприятия; - Элемент; - Стейкхолдеры; - Сроки реализации мероприятия; - Ожидаемый результат от реализации мероприятия.	2. ТГУМП «ТТУ» -Благотворительные пожертвования, Корпоративное волонтерство , Социально-ответственное поведение, Денежные гранты. -Местное население, сотрудники организации. - Повышение качества обслуживания.
3. Определение затрат на программы КСО -расчет бюджета затрат на основании анализа структуры программы КСО	3. Итого-105 803 рублей
4. Оценка эффективности программ и выработка рекомендаций	4. Все программы КСО полностью охватывают интересы стейкхолдеров. Оценка эффективности: •социально-ответственное поведение- предприятие заботиться о сотрудниках, стимулирующие надбавки дают больше стимула для качественной и творческой работы сотрудников. •корпоративное волонтерство- социальная адаптация фирмы в обществе. •благотворительные пожертвования- имидж фирмы, узнаваемость бренда.

Дата выдачи задания для раздела по линейному графику	12.01.2016
--	------------

Задание выдал консультант:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Ассистент кафедры экологии и БЖД	Мезенцева И.Л.			

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
О-3401	Гайнутдинова Юлия Гафиатулловна		

Анализ корпоративной социальной ответственности

«ТГУМП «ТТУ»

Корпоративная социальная ответственность (КСО) — явление достаточно новое для нашей страны. Вместе с тем, оно уже давно и активно развивается на Западе и является нормой для современного цивилизованного бизнеса. Существует несколько определений этого термина. И, пожалуй, наиболее точно его характеризует следующее. КСО — это концепция, в соответствии с которой компания учитывает интересы общества и берет на себя ответственность за влияние своей деятельности на клиентов, потребителей, работников, поставщиков, акционеров, местные сообщества и прочие заинтересованные стороны, а также на окружающую среду.

В данной главе анализируется процесс управления корпоративной социальной ответственностью. В частности, дана краткая характеристика корпоративной социальной ответственности предприятия ТГУМП «ТТУ» рекомендации по улучшению эргономики рабочего места.

Помещения должны иметь естественное и искусственное освещение. Светильники общего и местного освещения должны создавать нормальные условия освещенности и соответствующий контраст между экраном и окружающей обстановкой с учетом вида работы и требований видимости со стороны работника. Освещенность на поверхности стола в зоне размещения рабочего документа должна составлять 300 – 500 люкс.

Площадь на одно рабочее место с компьютером для взрослых пользователей должна составлять не менее 6 м², а объем не менее -20 м³.

- Помещения с компьютерами должны оборудоваться системами отопления, кондиционирования воздуха или эффективной приточно-вытяжной вентиляцией.

- Для внутренней отделки интерьера помещений с компьютерами должны использоваться диффузно-отражающие материалы с коэффициентом отражения для потолка — 0,7-0,8; для стен — 0,5-0,6; для пола — 0,3-0,5.

Поверхность пола в помещениях эксплуатации компьютеров должна быть ровной, без выбоин, нескользкой, удобной для очистки и влажной уборки, обладать антистатическими свойствами.

В помещении должны находиться аптечка первой медицинской помощи, углекислотный огнетушитель для тушения пожара.

Требования к микроклимату, ионному составу и концентрации вредных химических веществ в воздухе помещений.

На рабочих местах пользователей персональных компьютеров должны обеспечиваться оптимальные параметры микроклимата в соответствии с СанПин 2.2.4.548-96. Согласно этому документу для категории тяжести работ 1а температура воздуха должна быть в холодный период года не более 22-24°C, в теплый период года 20-25°C. Относительная влажность должна составлять 40-60%, скорость движения воздуха — 0,1 м/с. Для поддержания оптимальных значений микроклимата используется система отопления и кондиционирования воздуха. Для повышения влажности воздуха в помещении следует применять увлажнители воздуха с дистиллированной или кипяченой питьевой водой.

Ионный состав воздуха должен содержать следующее количество отрицательных и положительных аэроионов; минимально необходимый уровень 600 и 400 ионов в 1 см³ воздуха; оптимальный уровень 3 000-5 000 и 1 500-3 000 ионов в 1 см³ воздуха; максимально допустимый — 50 000 ионов в 1 см³ воздуха. Для поддержания оптимального ионного состава воздуха, обеспыливания и обеззараживания воздуха в помещении рекомендуется применять аппараты завода «Диод» серии «Эллион».

Требования к освещению помещений и рабочих мест

В компьютерных залах должно быть естественное и искусственное освещение. Естественное освещение обеспечивается через оконные проемы с

коэффициентом естественного освещения КЕО не ниже 1,2% в зонах с устойчивым снежным покровом и не ниже 1,5% на остальной территории. Световой поток из оконного проема должен падать на рабочее место оператора с левой стороны.

Искусственное освещение в помещениях эксплуатации компьютеров должно осуществляться системой общего равномерного освещения.

Освещенность на поверхности стола в зоне размещения документа должна быть 300-500 лк. Допускается установка светильников местного освещения для подсветки документов. Местное освещение не должно создавать бликов на поверхности экрана и увеличивать освещенность экрана более 300 лк. Прямую блескость от источников освещения следует ограничить. Яркость светящихся поверхностей (окна, светильники), находящихся в поле зрения, должна быть не более 200 кд/м².

Отраженная блескость на рабочих поверхностях ограничивается за счет правильного выбора светильника и расположения рабочих мест по отношению к естественному источнику света. Яркость бликов на экране монитора не должна превышать 40 кд/м². Показатель ослепленности для источников общего искусственного освещения в помещениях должен быть не более 20, показатель дискомфорта в административно-общественных помещениях не более 40. Соотношение яркости между рабочими поверхностями не должно превышать 3:1 — 5:1, а между рабочими поверхностями и поверхностями стен и оборудования 10:1.

Для искусственного освещения помещений с персональными компьютерами следует применять светильники типа ЛПО36 с зеркализированными решетками, укомплектованные высокочастотными пускорегулирующими аппаратами. Допускается применять светильники прямого света, преимущественно отраженного света типа ЛПО13, ЛПО5, ЛСО4, ЛПО34, ЛПО31 с люминисцентными лампами типа ЛБ. Допускается применение светильников местного освещения с лампами накаливания.

Светильники должны располагаться в виде сплошных или прерывистых линий сбоку от рабочих мест параллельно линии зрения пользователя при разном расположении компьютеров. При периметральном расположении — линии светильников должны располагаться локализованно над рабочим столом ближе к его переднему краю, обращенному к оператору. Защитный угол светильников должен быть не менее 40 градусов. Светильники местного освещения должны иметь непросвечивающийся отражатель с защитным углом не менее 40 градусов.

Для обеспечения нормативных значений освещенности в помещениях следует проводить чистку стекол оконных проемов и светильников не реже двух раз в год и проводить своевременную замену перегоревших ламп.

Требования к шуму и вибрации в помещениях

Уровни шума на рабочих местах пользователей персональных компьютеров не должны превышать значений, установленных СанПиН 2.2.4/2.1.8.562-96 и составляют не более 50 дБА. На рабочих местах в помещениях для размещения шумных агрегатов уровень шума не должен превышать 75 дБА, а уровень вибрации в помещениях допустимых значений по СН 2.2.4/2.1.8.566-96 категория 3, тип «в».

Снизить уровень шума в помещениях можно использованием звукопоглощающих материалов с максимальными коэффициентами звукопоглощения в области частот 63-8000 Гц для отделки стен и потолка помещений. Дополнительный звукопоглощающий эффект создают однотонные занавески из плотной ткани, повешенные в складку на расстоянии 15-20 см от ограждения. Ширина занавески должна быть в 2 раза больше ширины окна.

Требования к организации и оборудованию рабочих мест

Рабочие места с персональными компьютерами по отношению к световым проемам должны располагаться так, чтобы естественный свет падал сбоку, желательно слева.

Схемы размещения рабочих мест с персональными компьютерами должны учитывать расстояния между рабочими столами с мониторами: расстояние между боковыми поверхностями мониторов не менее 1,2 м, а расстояние между экраном монитора и тыльной частью другого монитора не менее 2,0 м.

Рабочий стол может быть любой конструкции, отвечающей современным требованиям эргономики и позволяющей удобно разместить на рабочей поверхности оборудование с учетом его количества, размеров и характера выполняемой работы. Целесообразно применение столов, имеющих отдельную от основной столешницы специальную рабочую поверхность для размещения клавиатуры. Используются рабочие столы с регулируемой и нерегулируемой высотой рабочей поверхности. При отсутствии регулировки высота стола должна быть в пределах от 680 до 800 мм.

Глубина рабочей поверхности стола должна составлять 800 мм (допускаемая не менее 600 мм), ширина — соответственно 1 600 мм и 1 200 мм. Рабочая поверхность стола не должна иметь острых углов и краев, иметь матовую или полуматовую фактуру.

Рабочий стол должен иметь пространство для ног высотой не менее 600 мм, шириной — не менее 500 мм, глубиной на уровне колен — не менее 450 мм и на уровне вытянутых ног — не менее 650 мм.

Быстрое и точное считывание информации обеспечивается при расположении плоскости экрана ниже уровня глаз пользователя, предпочтительно перпендикулярно к нормальной линии взгляда (нормальная линия взгляда 15 градусов вниз от горизонтали).

Клавиатура должна располагаться на поверхности стола на расстоянии 100-300 мм от края, обращенного к пользователю.

Для удобства считывания информации с документов применяются подвижные подставки (пюпитры), размеры которых по длине и ширине

соответствуют размерам устанавливаемых на них документов. Пюпитр размещается в одной плоскости и на одной высоте с экраном.

Для обеспечения физиологически рациональной рабочей позы, создания условий для ее изменения в течение рабочего дня применяются подъемно-поворотные рабочие стулья с сиденьем и спинкой, регулируемые по высоте и углам наклона, а также расстоянию спинки от переднего края сидения.

Конструкция стула должна обеспечивать:

- ✓ ширину и глубину поверхности сиденья не менее 400 мм;
- ✓ поверхность сиденья с закругленным передним краем;
- ✓ регулировку высоты поверхности сиденья в пределах 400-550 мм и углом наклона вперед до 15 градусов и назад до 5 градусов.;
- ✓ высоту опорной поверхности спинки 300 ± 20 мм, ширину — не менее 380 мм и радиус кривизны горизонтальной плоскости 400 мм;
- ✓ угол наклона спинки в вертикальной плоскости в пределах 0 ± 30 градусов;
- ✓ регулировку расстояния спинки от переднего края сидения в пределах 260-400 мм;
- ✓ стационарные или съемные подлокотники длиной не менее 250 мм и шириной 50-70 мм;
- ✓ регулировку подлокотников по высоте над сиденьем в пределах 230 ± 30 мм и внутреннего расстояния между подлокотниками в пределах 350-500 мм.;
- ✓ поверхность сиденья, спинки и подлокотников должна быть полумягкой, с нескользящим неэлектризующимся, воздухопроницаемым покрытием, легко очищаемым от загрязнения.

Рабочее место должно быть оборудовано подставкой для ног, имеющей ширину не менее 300 мм, глубину не менее 400 мм, регулировку по высоте в пределах до 150 мм и по углу наклона опорной поверхности подставки до 20

град. Поверхность подставки должна быть рифленой и иметь по переднему краю бортик высотой 10 мм.

Режим труда и отдыха при работе с компьютером

Режим труда и отдыха предусматривает соблюдение определенной длительности непрерывной работы на ПК и перерывов, регламентированных с учетом продолжительности рабочей смены, видов и категории трудовой деятельности.

Виды трудовой деятельности на ПК разделяются на 3 группы: группа А — работа по считыванию информации с экрана с предварительным запросом; группа Б — работа по вводу информации; группа В — творческая работа в режиме диалога с ПК .

Если в течение рабочей смены пользователь выполняет разные виды работ, то его деятельность относят к той группе работ, на выполнение которой тратится не менее 50% времени рабочей смены.

Категории тяжести и напряженности работы на ПК определяются уровнем нагрузки за рабочую смену: для группы А — по суммарному числу считываемых знаков; для группы Б — по суммарному числу считываемых или вводимых знаков; для группы В — по суммарному времени непосредственной работы на ПК. В таблице приведены категории тяжести и напряженности работ в зависимости от уровня нагрузки за рабочую смену.

Виды категорий трудовой деятельности с ПК.

Категория работы по тяжести и напряженности	Уровень нагрузки за рабочую смену при видах работы на ПК		
	Группа А Количество знаков	Группа Б Количество знаков	Группа В Время работы, ч
I	До 20000	До 15000	До 2,0
II	До 40000	До 30000	До 4,0
III	До 60000	До 40000	До 6,0

Количество и длительность регламентированных перерывов, их распределение в течение рабочей смены устанавливается в зависимости от категории работ на ПК и продолжительности рабочей смены.

При 8-часовой рабочей смене и работе на ПК регламентированные перерывы следует устанавливать:

- ✓ для первой категории работ через 2 часа от начала смены и через 2 часа после обеденного перерыва продолжительностью 15 минут каждый;
- ✓ для второй категории работ — через 2 часа от начала рабочей смены и через 1,5-2,0 часа после обеденного перерыва продолжительностью 15 минут каждый или продолжительностью 10 минут через каждый час работы;
- ✓ для третьей категории работ — через 1,5- 2,0 часа от начала рабочей смены и через 1,5-2,0 часа после обеденного перерыва продолжительностью 20 минут каждый или продолжительностью 15 минут через каждый час работы.

При 12-часовой рабочей смене регламентированные перерывы должны устанавливаться в первые 8 часов работы аналогично перерывам при 8-часовой рабочей смене, а в течение последних 4 часов работы, независимо от категории и вида работ, каждый час продолжительностью 15 минут.

Продолжительность непрерывной работы на ПК без регламентированного перерыва не должна превышать 2 часа.

При работе на ПК в ночную смену продолжительность регламентированных перерывов увеличивается на 60 минут независимо от категории и вида трудовой деятельности.

Эффективными являются нерегламентированные перерывы (микропаузы) длительностью 1-3 минуты.

Регламентированные перерывы и микропаузы целесообразно использовать для выполнения комплекса упражнений и гимнастики для глаз, пальцев рук, а также массажа. Комплексы упражнений целесообразно менять через 2-3 недели.

Пользователям ПК, выполняющим работу с высоким уровнем напряженности, показана психологическая разгрузка во время регламентированных перерывов и в конце рабочего дня в специально оборудованных помещениях (комнатах психологической разгрузки).

Медико-профилактические и оздоровительные мероприятия

Все профессиональные пользователи ПК должны проходить обязательные предварительные медицинские осмотры при поступлении на работу, периодические медицинские осмотры с обязательным участием терапевта, невропатолога и окулиста, а также проведением общего анализа крови и ЭКГ.

Не допускаются к работе на ПК женщины со времени установления беременности и в период кормления грудью.

Близорукость, дальнозоркость и другие нарушения рефракции должны быть полностью скорректированы очками. Для работы должны использоваться очки, подобранные с учетом рабочего расстояния от глаз до экрана дисплея. При более серьезных нарушениях состояния зрения вопрос о возможности работы на ПК решается врачом-офтальмологом.

Интенсивно работающим целесообразно использовать такие новейшие средства профилактики зрения, как очки ЛПО-тренажер и офтальмологические тренажеры ДАК и «Снайпер-ультра».

Досуг рекомендуется использовать для пассивного и активного отдыха (занятия на тренажерах, плавание, езда на велосипеде, бег, игра в теннис, футбол, лыжи, аэробика, прогулки по парку, лесу, экскурсии, прослушивание музыки и т.п.). Дважды в год (весной и поздней осенью) рекомендуется проводить курс витаминотерапии в течение месяца. Следует отказаться от курения. Категорически должно быть запрещено курение на рабочих местах и в помещениях с ПК.

Обеспечение электробезопасности и пожарной безопасности на рабочем месте.

Электробезопасность.

На рабочем месте пользователя размещены дисплей, клавиатура и системный блок. При включении дисплея на электронно-лучевой трубке создается высокое напряжение в несколько киловольт. Поэтому запрещается прикасаться к тыльной стороне дисплея, вытирать пыль с компьютера при его включенном состоянии, работать на компьютере во влажной одежде и влажными руками.

Перед началом работы следует убедиться в отсутствии свешивающихся со стола или висящих под столом проводов электропитания, в целостности вилки и провода электропитания, в отсутствии видимых повреждений аппаратуры и рабочей мебели, в отсутствии повреждений и наличии заземления приэкранного фильтра.

Токи статического электричества, наведенные в процессе работы компьютера на корпусах монитора, системного блока и клавиатуры, могут приводить к разрядам при прикосновении к этим элементам. Такие разряды опасности для человека не представляют, но могут привести к выходу из строя компьютера. Для снижения величин токов статического электричества используются нейтрализаторы, местное и общее увлажнение воздуха, использование покрытия полов с антистатической пропиткой.

Пожарная безопасность

Пожарная безопасность — состояние объекта, при котором исключается возможность пожара, а в случае его возникновения предотвращается воздействие на людей опасных его факторов и обеспечивается защита материальных ценностей.

Противопожарная защита — это комплекс организационных и технических мероприятий, направленных на обеспечение безопасности людей, предотвращение пожара, ограничение его распространения, а также на создание условий для успешного тушения пожара.

Пожарная безопасность обеспечивается системой предотвращения пожара и системой пожарной защиты. Во всех служебных помещениях обязательно должен быть «План эвакуации людей при пожаре», регламентирующий действия персонала в случае возникновения очага возгорания и указывающий места расположения пожарной техники.

Пожары в ВЦ представляют особую опасность, так как сопряжены с большими материальными потерями. Характерная особенность

ВЦ — небольшие площади помещений. Как известно, пожар может возникнуть при взаимодействии горючих веществ, окислителя и источников зажигания. В помещениях ВЦ присутствуют все три основных фактора, необходимые для возникновения пожара.

Горючими компонентами на ВЦ являются: строительные материалы для акустической и эстетической отделки помещений, перегородки, двери, полы, перфокарты и перфоленты, изоляция кабелей и др.

Источниками зажигания в ВЦ могут быть электрические схемы от ЭВМ, приборы, применяемые для технического обслуживания, устройства электропитания, кондиционирования воздуха, где в результате различных нарушений образуются перегретые элементы, электрические искры и дуги, способные вызвать загорания горючих материалов.

В современных ЭВМ очень высокая плотность размещения элементов электронных схем. В непосредственной близости друг от друга располагаются соединительные провода, кабели. При протекании по ним электрического тока выделяется значительное количество теплоты. При этом возможно оплавление изоляции. Для отвода избыточной теплоты от ЭВМ служат системы вентиляции и кондиционирования воздуха. При постоянном действии эти системы представляют собой дополнительную пожарную опасность.

Для большинства помещений ВЦ установлена категория пожарной опасности В.

Одна из наиболее важных задач пожарной защиты — защита строительных помещений от разрушений и обеспечение их достаточной прочности в условиях воздействия высоких температур при пожаре. Учитывая высокую стоимость электронного оборудования ВЦ, а также категорию его пожарной опасности, здания для ВЦ и части здания другого назначения, в которых предусмотрено размещение ЭВМ, должны быть первой и второй степени огнестойкости. Для изготовления строительных конструкций используются, как правило, кирпич, железобетон, стекло, металл и другие негорючие материалы. Применение дерева должно быть ограничено, а в случае использования необходимо пропитывать его огнезащитными составами.[50]

Таким образом, корпоративная социальная ответственность — это не просто ответственность компании перед людьми, организациями, с которыми она сталкивается в процессе деятельности, перед обществом в целом, не просто набор принципов, в соответствии с которыми компания выстраивает свои бизнес-процессы, а философия организации предпринимательской и общественной деятельности, которых придерживаются компании, заботящиеся о своем развитии, обеспечении достойного уровня жизни людей, о развитии общества в целом и сохранение окружающей среды для последующих поколений.

Заключение

Рассмотренные проблемы свидетельствуют о том, что в настоящее время перед экономикой транспорта и практикой, ее применением в области планирования, оценки, контроля и управления работой городского транспорта стоит еще много нерешенных задач. Все рассмотренные вопросы носят более общий характер, чем обычно изучаемые отраслевой автотранспортной экономикой.

Комплексный подход требует не только знаний экономики организации самого пассажирского транспорта, но и смежного производства, а также возможности проведения их обобщений и сравнений для выбора оптимального народнохозяйственного варианта решений транспортной проблемы. Этим достигается решение задачи повышения народнохозяйственной эффективности пассажирского транспорта, усиление влияния его работы на конечные народнохозяйственные результаты: рост национального дохода и совокупного общественного продукта.

Главное преимущество модернизации городского пассажирского транспорта в том, что она позволяет оценивать не только транспортные затраты и производить мероприятия, направленные на их сокращение, но и оценивать величину транспортного эффекта, т.е. долю участия транспорта в росте конечных народнохозяйственных результатов. Без этого развитие пассажирского транспорта носит почти неизбежно односторонний характер, а требование постоянного снижения транспортных затрат может привести в полной бессмыслице, когда самым выгодным вариантом развития будет полное отсутствие транспортных затрат, т.е. транспорта вообще.

При рассмотрении вопроса о воздействии развития автомобильного транспорта на работу всей системы народного хозяйства особую важность приобретает изучение влияния фактора времени, поскольку главный эффект в оценке работы транспорта – экономия общественного времени. Оценка эффективности транспортных систем неразрывно связана с экономией

общественного времени на перевозке пассажиров. Сокращение времени обращения эквивалентно дополнительному выпуску материальных благ, росту общественного богатства.

Развитие пассажирского транспорта позволит решить одну из важнейших задач, стоящих сегодня перед пассажирским транспортом народного – хозяйства, - ликвидировать ведомственную разобщенность за счет разработки и практического использования методов, отражающих эффективность работы пассажирского транспорта не только с позиций использования транспортных средств, но и потребителя.

Создание единой, универсальной программы пассажирских перевозок, пригодной для использования во всех отраслях народного хозяйства, ориентирует работу пассажирского транспорта на достижение высоких конечных результатов, является одной из самых актуальных задач современного этапа развития пассажирского транспорта и повышения его народно – хозяйственной эффективности.

Список использованных источников

1. Арутюнова Г.И. Введение в экономику транспорта. Москва: Барма, 2000. 100 с.
2. Раздорозный А.А Экономика отрасли (автомобильный транспорт) учеб. пособие. Москва: РИОР, 2009. 304 с.
3. Вельможин А.В., Гудков В.А., Куликов А.В., Сериков А.А. Эффективность городского пассажирского общественного транспорта. Волгоград: Старая башня, 2002. 246 с.
4. Гайдар Е.Т. Россия в мире очерки экономической истории. Москва: Долгое время, 2005. 656с.
5. Горев А. Э. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения учеб. пособие. 3-е изд. Москва: Академия, 2009. 256 с.
6. Аболонин С.А Ценообразование – современные подходы. Москва: Транспорт, 2009. 80 с.
7. Никитина А.Н. Ценообразование на пассажирском транспорте //Молодой ученый №9, 2012. С. 140 – 143.
8. Осипова, О. Я. Транспортное обслуживание туристов учеб. пособие /4-е изд. Москва: Академия, 2008. 384 с.
9. Шабанов А.В. Региональные логистические системы общественного транспорта (методология формирования и механизм управления). Ростов - на Дону: СКНЦ ВШ, 2001. – 205 с.
10. Бутко, И. И. Транспортное обслуживание туризма. учеб. пособие. Ростов на Дону: МарТ, 2006. 336 с.
11. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками / 4-е изд. Москва: Академия, 2011. 275 с.
12. Косой Ю.М Экономика городского электрического транспорта. Нижний Новгород: Литера, 1997. 228 с.
13. Шмарин А.А, Шмарин А.П. Классификация целей транспортных

предприятий, осуществляющих пассажирские автобусные перевозки в крупных городах России// Российское предпринимательство № 20 (266), 2014. С. 196-203.

14. Горев А.Э. Основы теории транспортных систем учеб. Пособие. Санкт Петербург: СПбГАСУ, 2010. 214 с.

15. Транспортный комплекс России [Электронный источник]/ Энциклопедия экономиста URL: <http://www.grandars.ru/shkola/geografiya/transportnyy-kompleks.html> (03.04.2016)

16. Троицкая Н.А., Чубуков А.Б. Единая транспортная система. 2 – е изд. Москва.: Академия, 2004. 240 с.

17. Аршинова С.М. Городские пассажирские перевозки. учеб. пособие. Иркутск: ИрГТУ, 2002. 217 с.

18. Блудян Н. Реформирование пассажирского транспорта // Автомобильный транспорт №2. 2005. С.29 – 31.

19. Жанказиев С.В. Научные основы и методология формирования интеллектуальных транспортных систем в автомобильно-дорожных комплексах городов и регионов дис. докт. технич. наук. Москва: МАДИ, 2012. 499с.

20. Клочков В.Н. Адаптация и конкурентоспособность автотранспортных систем в рыночных условиях. Санкт – Петербург: СПбГИЭА, 1999. 215с.

21. Миротин Л.Б., Ташбаев Ы.Э., Герами В.Д. Общественный пассажирский транспорт. учеб. Москва: Экзамен, 2003. С. 159- 222.

22. Сафронов Э.А Транспортные системы городов и регионов уч. пособие. Москва: АСВ – М, 2007. 288 с.

23. Парахина В.Н., Ханалиев Г.И., Конов А.А. Развитие управления региональным транспортным комплексом в современных условиях. Ставрополь: СевКавГТУ, 2010. 100 с.

24. Балабаева И. Актуальные вопросы развития автотранспортной отрасли// Автомобильный транспорт № 5. 2011.С. 12–20.

25. Кузьмина А. Об основных итогах развития транспортного комплекса в 2010 году и задачах на перспективу // Автомобильный транспорт № 5. 2011.. С. 6–10.
26. Сергиенко Н.В. Приоритеты и бюджетные механизмы управления общественным сектором экономики // Финансы и кредит № 6, 2011. С. 33–40.
27. Серова В.А., Серова Н.А. Проблемы пассажирского городского транспорта и качество жизни // Север и рынок, формирование экономического порядка Т. 2 № 28, 2011. С. 107–110.
28. Блудян Н. Анализ реформирования пассажирского автомобильного транспорта за рубежом // Автомобильный транспорт № 1, 2005. С.100 – 104.
29. Герами В.Д. Методология формирования системы городского пассажирского транспорта. Москва: "Формат" МАДИ (ТУ), 2001. 312 с.
30. Добрин П. С., Чачин К. П. Автомобильные навигационные системы // Мобильные телекоммуникации №8, 2008 г., с. 20-24.
31. Сытник Р.А., Калугина Т.А. Инновационный потенциал городской инфраструктуры (на примере Саратовской области)// Современное общество. Человек, власть, экономика: материалы. Саратов: СГУ, 2014. С. 267-272
32. Караева М. Р. Логистическая модель совершенствования управления городскими пассажирскими перевозками: автореф. дис. канд. экономич. наук. Ростов-на-Дону: 2014.
33. Леоненков А.В. Нечеткое моделирование в среде MatLab и fuzzy ТЕСН. Санкт Питербург: БХВ - Петербург, 2005.735 с.
34. Красникова Д.А. Логистические принципы организации пассажирских перевозок с нестабильными характеристиками автореф. дис. канд. экономич. наук.Саратов, 2005. 158 с.
35. Клинковштейн Г.И., Афанасьев М.Б. Организация дорожного движения учеб. для вузов/ 5-е изд., перераб. и доп. Москва: Транспорт, 2001. 247 с.
36. Ларин О.Н Организация пассажирских перевозок учебное пособие.

Челябинск: ЮУрГУ, 2005. 104 с.

37. Тиверовский В.И. Городской транспорт и его развитие за рубежом // Бюллетень транспортной информации № 7. 2004. С. 31-35.

38. Чеботарев А.В. Методика организации работы систем городского транспорта общего пользования в соответствии с изменением спроса: автореф. дис.канд. техн. наук. Санкт - Петербург, 2013.

39. Мурашова М.А. Проблемы развития транспортного комплекса России. Москва: Норма – М, 2009.

40. Джунг Юн О. Национальная концепция устойчивых городских транспортных систем. Москва: Алекс (ИППоликанин А.А.), 2013. 192 с.

41. Золотушкина Ж.А. Управление городским пассажирским транспортом с применением принципов логистики Технология, организация и управление автомобильными перевозками: сб. науч. тр. – № 3. – Омск, СибАДИ, 2010. – С. 196-203.

42. Чумаков Л.Л. Формирование единой системы управления услугами городского пассажирского транспорта в крупном мегаполисе с использованием альтернативных видов транспорта// Вектор науки Тольяттинского государственного университета №1, 2000. С. 45-48.

43. Щитинский В.А. Городские агломерации в России – миф или реальность? // Управление развитием территории. № 3. 2010.

44. Райзберг В.А. Государственное управление экономическими и социальными процессами. Учеб.пособие. / Райзберг В.А. – М.: ИНФРА-М, 2007. – 384 с.

45. Шелехов С.Ю. Российская система транспорта к чему приведут преобразования № 4 // ЭКО. 2009. с. 28-39.

46. Ваксман С.А. Социально – экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния: Материалы XII международной науч. практ. конф. Екатеринбург: АМБ, 2006. 289с.

47. Проект стратегии развития автомобильного и городского электрического транспорта Российской Федерации до 2030 года/[Электронный источник]/<http://www.mintrans.ru>.

URL:http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=2562 (29.04.2016)

48. Шишкарёв С.Н. Рекомендации парламентских слушаний Комитета по транспорту Государственной Думы Российской Федерации «О проблемах и перспективах развития транспортного обслуживания населения в субъектах Российской Федерации» [Электронный источник] URL: <http://road.perm.ru/index.php?id=210>. (25.04.2016)

49. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р. О транспортной стратегии Российской Федерации [Электронный источник] / <http://rosavtodor.ru/> URL: <http://rosavtodor.ru/storage/b/2014/03/23/strategia.pdf> (30.04.2016)

50. Постановление Администрации г. Томска от 30 сентября 2014 г. N 984 "Об утверждении муниципальной программы "Развитие общественного пассажирского транспорта в городе Томске" на 2014-2020 годы" (с изменениями и дополнениями) / [Электронный источник] <http://docs.cntd.ru/document/467916078>

Приложение А

Приложение к постановлению

администрации Города Томска

от 25.11.2015 № 1167

МУНИЦИПАЛЬНАЯ ПРОГРАММА «РАЗВИТИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО
ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДЕ ТОМСКЕ» НА 2014-2020 ГОДЫ

I. ПАСПОРТ МУНИЦИПАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ
Развитие общественного пассажирского транспорта в городе Томске» на 2014-2020 годы

наименование муниципальной программы

Правовой акт, являющийся основанием для разработки муниципальной программы	Распоряжение администрации Города Томска от 25.03.2014 № р204 «О разработке муниципальной программы "Развитие общественного пассажирского транспорта в городе Томске" на 2014-2020 годы»
Куратор муниципальной программы	Заместитель Мэра Города Томска по городскому хозяйству В.П. Хан
Ответственный исполнитель муниципальной программы	Управление дорожной деятельности, благоустройства и транспорта администрации Города Томска
Соисполнители	Управление муниципального заказа и тарифной политики администрации Города Томска; Комитет по информационной политике администрации Города Томска.
Участники	ТГУ МП «Трамвайно-троллейбусное управление» (далее ТГУМП "ТТУ"); МБУ «Центр организации и контроля пассажироперевозок» (далее МБУ ЦОКП); Частные перевозчики.
Наименование стратегической цели (целевого вектора) развития Города Томска	Качественная инфраструктура жизнеобеспечения
Наименование стратегической задачи развития Города Томска	Улучшение транспортного обслуживания населения

Модернизация системы городского общественного транспорта													
Показатели задачи 2: 1. Доля троллейбусов, имеющих срок эксплуатации до 10 лет, %	81,1	88,9	78,9	89,7	75,7	90,4	80,4	85,6		87,8		83,3	
2. Доля трамваев, имеющих срок эксплуатации до 15 лет, %	33,3	40,5	30,5	47,6	30,5	52,3	30,5	62,2		71,1		77,8	
3. Доля автобусов, имеющих срок эксплуатации менее 7 лет %	15,0	30,0	30,0	50,0	50,0	70,0	70,0	75,0		75,0		75,0	
4. Выполнение планового объема работы подвижного состава на линии, %	80,0	85,0	85,0	90,0	90,0	95,0	95,0	95,0		95,0		95,0	
Задача 3: Повышение уровня комфорта и безопасности городского общественного транспорта													
1. Показатели задачи 3. Доля остановок общественного транспорта, оборудованных павильонами и заездными карманами в соответствии с требованиями, %	40,0	55,0	45,0	65,0	50,0	75,0	60,0	85,0		95,0		95,0	

2. Доля остановок общественного транспорта, оборудованных электронными информационными стендами, %	4,5	9,0	9,0	13,6	13,6	18,2	18,2	20,0		21,8		23,6	
3. Доля пассажирских транспортных средств перевозчиков, оборудованных тревожными кнопками, %	5,5	11,1	11,1	16,7	16,7	22,2	22,2	26,4		30,6		34,7	
4. Доля пассажирских транспортных средств перевозчиков, оборудованных камерами видеонаблюдения %	5,5	11,1	11,1	16,7	16,7	22,2	22,2	26,4		30,6		34,7	
5. Доля пассажирских ТС перевозчиков, подключенных к городской навигационно-информационной системе ГЛОНАСС, %	32,0	40,0	40,0	85,0	85,0	95,0	95,0	100,0		100,0		100,0	
6. Доля подвижного состава ТГУ МП «ТГУ», оборудованных доступом к сети Интернет, %	12,0	15,0	15,0	20,0	20,0	25,0	25,0	30,0		30,0		30,0	

	Годы:	Всего по источникам		Местный бюджет		Федеральный бюджет		Областной бюджет		Внебюджетные источники	
		потребность	утверждено	потребность	утверждено	потребность	утверждено	потребность	утверждено	потребность	утверждено
Объемы и источники финансирования муниципальной программы (с разбивкой по годам, тыс. рублей)	2014	274 099,7	224 915,6	253 309,7	224 915,6					20 790,0	
	2015	289 166,9	183 560,5	247 268,4	183 560,5					41 898,5	
	2016	689 625,9	105 833,9	227 525,7	105 833,9					462 100,2	
	2017	414 956,89	105 833,9	381 542,79	105 833,9					33 414,1	
	2018	375 616,43		325 882,33						49 734,1	
	2019	344 846,93		302 792,83						42 054,1	
	2020	181 329,72		144 229,72						37 100,0	
	Итого:	2 569 642,47	620 143,9	1 882 551,47	620 143,9					687 091,0	
	Сроки реализации муниципальной программы	2014 - 2020 гг.									

Укрупненный перечень мероприятий

1. В части совершенствования маршрутной сети городского общественного транспорта:

- Проведение обследования пассажиропотоков на общественном транспорте всех форм собственности;
- Разработка и утверждение единой городской маршрутной системы общественного транспорта;
- Проведение конкурсов на право заключения договора на организацию и осуществление услуг по перевозке пассажиров и багажа автобусами по маршруту (ам) регулярных перевозок в городском (пригородном) сообщении;
- Повышение транспортной доступности для жителей микрорайонов Зеленые Горки, Солнечный, Подсолнухи путем открытия соответствующего маршрута горэлектротранспорта.

2. В части модернизации системы городского общественного транспорта:

- Разработка и принятие нормативной документации по регулированию отношений в сфере пассажирских перевозок, документации, предусматривающей требования по повышению уровня комфортности и безопасности для пассажиров при ожидании транспорта на остановочных пунктах;
- Оказание информационно-справочных услуг по работе пассажирского транспорта (телефон, почта, сайт), обработка жалоб пассажиров;
- Формирование тарифной политики в сфере городских пассажироперевозок на всех видах общественного транспорта;
- Изменение порядка возмещения перевозчиком затрат, связанных с перевозкой пассажиров по ЕСПБ;
- Предоставление субсидии в целях финансового обеспечения (возмещения) затрат, связанных с осуществлением перевозки пассажиров городским электрическим транспортом на территории муниципального образования «Город Томск», за счет бюджета муниципального образования «Город Томск» с учетом показателей эффективности деятельности;
- Внедрение автоматизированной системы учета и безналичной оплаты проезда «Электронный билет» в городском общественном транспорте;
- Приобретение подвижного состава муниципального общественного транспорта, в том числе со специальным оборудованием и конструктивными особенностями, обеспечивающими их доступность для лиц с ограниченными возможностями;
- Реконструкция, ремонт и содержание объектов городского хозяйства, задействованных в системе городских пассажироперевозок (подвижного состава городского электрического транспорта, верхнего строения трамвайного пути, тяговых подстанций, контактных линий, производственных и иных баз);
- Субсидирование процентной ставки по кредитам частным перевозчикам на покупку подвижного состава для осуществления городских пассажирских перевозок (с учетом удовлетворения обязательным требованиям к организации работы перевозчика, к подвижному составу) в размере 2/3 ставки рефинансирования;
- Популяризация общественного транспорта и профессии водителя общественного транспорта.

3. В части развития повышения уровня комфорта и безопасности городского общественного транспорта:

- Повышение уровня благоустройства остановок общественного транспорта, конечных отстойно-разворотных площадок;
- Приобретение, установка и обслуживание электронных информационных табло, информационных стендов на остановках общественного транспорта;
- Совершенствование механизмов контроля и диспетчеризации при осуществлении городских пассажирских перевозок, реализация организационных мероприятий по устранению причин нарушения графика движения;
- Установка систем голосового и визуального информирования в салонах транспортных средств (объявление остановок, бегущая строка, телевидение);
- Поддержка и развитие радионавигационной системы (на базе ГЛОНАСС) для обеспечения работы центральной диспетчерской службы, диспетчерской службы ТГУ МП «ТТУ» и служб информирования пассажиров;
- Разработка и поддержка Веб-сервисов справочной информации о всей работе пассажирского транспорта;
- Оборудование подвижного состава муниципального транспорта беспроводными точками доступа Wi-Fi к сети Интернет.

<p>Организация управления муниципальной программой и контроль за её реализацией:</p>	
<p>- управление муниципальной программой осуществляет</p>	<p>Управление дорожной деятельности, благоустройства и транспорта администрации Города Томска</p>
<p>- текущий контроль и мониторинг реализации муниципальной программы осуществляют</p>	<p>Управление дорожной деятельности, благоустройства и транспорта администрации Города Томска; Управление муниципального заказа и тарифной политики администрации Города Томска; Комитет по информационной политике администрации Города Томска.</p>