#### Совершенствование работы транспортной компании на основе подходов транспортной логистики

(на примере Екатеринбургского муниципального унитарного предприятия "Муниципальное объединение автобусных предприятий")

2017

Екатеринбург 2016

Содержание

Введение

1. Теоретические основы логистического управления пассажирским транспортом

.1 Сущность и задачи транспортной логистики

.2 Основные положения логистического подхода в технологии пассажирских перевозок

1.3 Основные показатели эффективности логистического управления пассажирским транспортом

. Характеристика пассажирского транспорта города Екатеринбурга

.1 Анализ пассажирского транспорта города Екатеринбурга

.2 Мероприятия по совершенствованию пассажирских перевозок

. Совершенствование работы Екатеринбургского муниципального унитарного предприятия «Муниципальное объединение автобусных предприятий» на основе подходов транспортной логистики

. Безопасность жизнедеятельности

4.1 Статистика ДТП с участием пассажирского транспорта

.2 Требования безопасности при перевозки пассажиров

.3 Государственное регулирование безопасности пассажирских перевозок

Заключение

Список использованных источников

Введение

транспортный логистика пассажирский перевозка

На современном этапе экономического развития роль общественного пассажирского транспорта в жизни любого города трудно переоценить, так как от эффективности работы общественного транспорта зависит функционирование всех сфер деятельности населения. Транспортная подвижность жителей и дальность их поездок растет по мере роста численности и городской территории. В соответствии с этим дальнейшее развитие, совершенствование и улучшение качества обслуживания пассажирских перевозок является актуальной темой для изучения и анализа.

[**Вернуться в каталог дипломов по менеджменту**](http://учебники.информ2000.рф/management3/management3.shtml)

Эффективность работы общественного транспорта свидетельствуют о способности общественного транспорта удовлетворять потребности населения в городских, пригородных и междугородных перевозках.

Уровень и качество обслуживания пассажиров общественного транспорта зависит от ряда факторов, ключевыми из которых являются: финансовое состояние предприятия, способность грамотно распоряжаться ресурсами и организовать движение транспорта по оптимальным маршрутам. На сегодняшний день в стране не существует четкой логистической системы таких перевозок, которая одновременно удовлетворяла бы потребности пассажиров и транспортных предприятий.

Вместе с тем, организация работы пассажирского транспорта характеризуется развитой маршрутной системой, однако такая система базируется на индивидуальной работе каждого предприятия, а не на взаимодействии различных видов транспорта. Такой принцип работы не позволяет пассажиру выбирать наиболее приемлемый для себя маршрут и вид транспорта.

Составной частью единой транспортной системы являются автобусные предприятия, осуществляющие перевозки пассажиров. На сегодняшний день, транспортные предприятия, в частности автобусные, сталкиваются с рядом проблем, особенно с недостаточным финансированием из бюджетов различных уровней. Отсюда возникает необходимость в совершенствовании методов управления работой предприятия и поиск наиболее оптимальный и эффективных решений с целью повышения конкурентоспособности предприятия и роста пассажирооборота на общественном транспорте.

Более того, условия хозяйствования пассажирского предприятия на данный момент заключаются не только в планово-распределительных задачах, но и в финансирования деятельности, стратегического планирования и прогнозирования, реализации транспортных услуг, а также маркетинговой деятельности. Следовательно, своевременное принятие верного управленческого решения приобретает все большее значение.

Согласно вышесказанному транспортные предприятия стоят перед задачей совершенствования своей работы путем модернизации и усовершенствования не только технической базы и материальных ресурсов, но и поиска грамотных управленческих решений и использование подходов транспортной логистики. Очевидно, что использование логистических подходов при организации работы пассажирского транспорта обеспечивает оптимальные с точки зрения затрат варианты удовлетворения транспортных потребностей населения. Логистическая система пассажирских перевозок позволяет избежать противоречия, которые возникают между потребностями населения и интересами операторов; обеспечивает поиск компромисса между интересами транспортных структур и региональных и муниципальных органов власти, сопровождающих деятельность общественного пассажирского транспорта.

Актуальность вопроса об эффективной организации предприятиями, осуществляющими пассажирские перевозки, движения транспорта обуславливается современными темпами развития городов. Города расширяются, население увеличивается, что требует качественного совершенствования системы городских пассажирских перевозок, в то время как организация транспортной сети города требует все большей модернизации.

Целью данной работы является выявление путей и мер, направленных на совершенствования работы Екатеринбургского муниципального унитарного предприятия «Муниципальное объединение автобусных предприятий».

Среди задач данной работы выделяются следующие:

изучение теоретических основ управления пассажирскими перевозками;

анализ основных показателей логистического управления пассажирским транспортом;

анализ качества и системы пассажирских перевозок в городе Екатеринбург;

выявление мероприятий по совершенствованию работы пассажирского транспорта;

изучение подходов транспортной логистики ЕМУП «МОАП».

Объект исследования - пассажирский транспорт г. Екатеринбург, ЕМУП «МОАП».

Предмет исследования - перевозки общественным транспортом г. Екатеринбурга, логистические системы ЕМУП «МОАП».

1. Теоретические основы логистического управления пассажирским транспортом

.1 Понятие и задачи транспортной логистики

В широком смысле общественный транспорт - это пассажирский транспорт, доступный и востребованный среди широкого круга лиц. Согласно более конкретному толкованию, общественный транспорт - это транспортные средства большой вместимости, предназначенные для перевозки значительного количества пассажиров единовременно и следующее по определённым маршрутам.

Понятие транспорта общего пользования включает в себя такие категории транспорта, как железнодорожный транспорт, водный транспорт (морской и речной), автомобильный, воздушный транспорт и транспорт трубопроводный.

Каждый из этих видов транспорта обладает рядом недостатков и преимуществ, существенных с точки зрения логистики.

Относительно автомобильного транспорта - это высокая маневренность, но достаточно высокая себестоимость перевозки.

Железнодорожный транспорт обеспечивает регулярность перевозки на большие расстояния независимо от погодных условий по сравнительно невысокой стоимости.

Главным преимуществом воздушного транспорта является скорость и возможность достижения труднодоступных районов, а недостатками высокие тарифы на перевозку и зависимость от метеоусловий.

При выборе вида транспорта во внимание принимаются такие факторы, как стоимость; оптимальность маршрута; интервал и скорость движения.

К задачам транспортной логистики относят:

создание транспортных систем, в том числе создание транспортных коридоров и транспортных цепей;

совместное планирование транспортных процессов на различных видах транспорта;

выбор вида транспортного средства;

выбор типа транспортного средства;

определение максимально рациональных маршрутов.

Профессор Миротин Л.Б. определяет логистическую систему, как «адаптивную систему с обратной связью, представляющую собой совокупность функционально обособленных объектов, находящихся в определенной технологической взаимосвязи, целевая функция которых состоит в выполнении заданных логистических операций»; логистику, как «науку об экономическом управлении, планировании и контроле за эффективным движением потоков материальных и людских ресурсов, финансовых средств и соответствующей им информации от места возникновения до их потребления с целью наиболее полного удовлетворения потребностей субъектов рыночных отношений».

Достижение целей логистической системы осуществляется путем выполнения соответствующих логистических функций, то есть укрупненных групп логистических операций, направленных на реализацию целей логистической системы и задаваемых значениями показателей, являющихся ее выходными переменными. Выделяют базисные, ключевые и поддерживающие логистические функции.

Среди основных логистических функций выделяют такие, как:

поддержание стандартов обслуживания пассажиров;

организация движения транспорта;

грамотное использование и распределение ресурсов;

ценообразование;

информационно-компьютерная поддержка;

прогностическая - определение направлений и объемов пассажиропотоков;

организационная - размещение и развитие пассажирских транспортных предприятий.

Для логистической системы характерно наличие следующих черт:

целостность;

взаимосвязанность между элементами логистической;

структурированность элементов системы;

иерархичность;

наличие большого количества элементов, сложность организации управления и функций;

адаптивность, то есть система способна изменять свою структуру.

Составляющие логистической системы могут отличаться друг от друга по форме собственности, характеру и целям функционирования, ресурсам.

В силу индивидуальных особенностей каждого звена может также иметь место территориальная разобщенность средств производства и трудовых ресурсов системы.

Управление логистической системой усложняется тем, что звеня системы - это совокупность субъектов и объектов логистического управления с индивидуальными организационно-функциональными структурами, которые не обязательно совпадают с общей целью всей логистической системы. В связи с этим еще на этапе проектирования логистической системы необходимо предусматривать создание специального высшего органа управления для координации и интеграции деятельности звеньев системы.

Направленность логистических систем на удовлетворение спроса потребителей является их главной особенностью. Таким образом, реализуется механизм обратной связи системы, который определяет стратегические цели ее функционирования. В основе успешной работы логистических систем лежат принципы согласованности, рациональности, точного расчета, системного подхода и обратной связи.

1.2 Основные положения логистического подхода в технологии пассажирских перевозок

Наиболее часто термин «логистика», «логистические технологии» употребляются применительно к грузовым перевозкам. Однако успешное и грамотное применение логистических технологий в управлении пассажирскими перевозками также способствует их совершенствованию.

Основное отличие грузоперевозки от перевозки пассажира заключается в том, что последний одновременно является и объектом перемещения, и потребителем транспортных услуг. Пассажир сам выбирает необходимый маршрут и может изменить его уже в ходе поездки. Пассажир акцентирует внимание на том, что при перевозки груза не играет существенной роли: на комфортабельность поездки, на маршрут (возможность заехать в интересующие его пункты, место пересадки), на способ оплаты.

Существенным отличием является отсутствие в логистической цепи перевозки пассажиров складских операций: товарно-упаковочные, маркировочные операции, играющие важную роль в организации грузоперевозок. В результате произведения необходимых операций для перемещения груза увеличивается его стоимость, чего не может происходить в сфере пассажирских перевозок.

Отличие пассажирского сервиса от грузового состоит также в структуре качества обслуживания. Для пассажирского транспорта существенное значение имеет комфортность поездки, которая для грузовых перевозок роли не играет.

Тем не менее, независимо от объекта перевозки и ее вида, главной задачей является доставка перемещаемого объекта от пункта отправления до пункта назначения с минимальными совокупными затратами при установленном уровне качества транспортировки.

Применительно к пассажирскому транспорту логистика характеризуется совокупностью решений, технических средств и методов организации и управления, которые обеспечивают необходимый уровень обслуживания пассажиров, безопасность, надежность при минимальных затратах. Применение логистики на пассажирском транспорте позволяет оптимизировать перевозочный процесс, рассматриваемый как логистическая система операторов и объектов инфраструктуры, посредством логистических связей, участвующих в процессе оказания транспортных услуг.

Создание рациональной транспортной системы как региона, так и города предполагает использование логистического подхода еще на этапе проектирования и проведения градостроительных работ. Это позволяет существенно сократить потребность населения в перевозках как путем приближения мест жительства к местам труда, проведения досуга и т.д., так и наоборот. Структура проектируемой пассажирской транспортной сети должна строиться по принципу сокращения полных затрат времени пассажира, включая время подхода к остановочному пункту, время ожидания транспортного средства, время поездки, время пересадки и т.д.

Логистический подход в работе пассажирского транспорта заключается в оборудовании остановочных пунктов необходимыми сооружениями, учете объема пассажиропотоков и требований комфортна при расчете и выборе оптимального подвижного состава и типов транспортных средств.

Существующая в настоящее время упрощенная классификация корреспонденций пассажиров предусматривает следующие перемещения в зависимости от цели поездки:

трудовые, которые являются наиболее частыми;

деловые;

социальные (культурно-бытовые).

Существует также классификация поездок по признаку периодичности:

постоянные;

периодические;

разовые.

Проектирование и создание систем пассажирских перевозок должно соответствовать классификационным признакам. Это необходимо учитывать при распределении маршрутов по улично-дорожной сети города, определении количества и типа транспортных средств для обслуживания намеченных маршрутов и выбора режима движения.

Необходимость использования логистического подхода в управлении общественным транспортом обусловлена теми проблемами, которые возникают про отсутствии такового:

планирование перевозок пассажиров основано на отчетных данных и учете временного фактора без должного с экономического обоснования;

малоизученны факторы, определяющие объем и структуру пассажирских перевозок;

значительные пробелы допускаются при планировании работы подвижного состава и обслуживающего персонала, занятого пассажирскими перевозками, эксплуатационных расходов и себестоимости перевозок;

тарифная система общественного транспорта содержит социальную нагрузку;

недостаточно эффективно используются возможности общественного транспорта в повышении эксплуатационной скорости и рентабельности пассажирских перевозок.

.3 Основные показатели эффективности логистического управления пассажирским транспортом

Дать объективную оценку качеству и эффективности обслуживания пассажиров не всегда представляется возможным. Основой такой оценки является комплексный метод, включающий в себя сравнение фактических значений с нормативными показателями, с целью выявления причин расхождения между ними.

В осуществлении указанного метода выделяют следующие показатели качества транспортного обслуживания пассажиров:

комфортабельность (уровень технической оснащенности транспорта);

регулярность движения;

скорость;

стоимость;

безопасность.

Указанные показатели и их характеристики используются с целью управления качеством транспортного обслуживания пассажиров, то есть для улучшения существующего состояния пассажирских перевозок в необходимое - нормативное. Управление качеством опирается на общие законы управления производственно-хозяйственными системами.

Доступность и удобство использования городского пассажирского транспорта зависит от уровня развития маршрутной системы. С целью его определения используют такой показатель, как плотность маршрутной сети (p), который численно равен отношению суммарной длины маршрутной сети к площади обслуживаемой территории:

р = Lc : F, (1.1)

где Lс - общая длина маршрутной сети, км.;- площадь селитебной территории населенного пункта, км2.

В случае, если в городе представлен только один вид пассажирского транспорта, то средняя плотность сети маршрута должна составлять 2-2,5 км. При сочетании различных видов городского пассажирского транспорта - 3-3,5 км. Кроме того, центральные районы города характеризуются, как правило, более плотной маршрутной сетью. Также плотность маршрутной сети зависит от численности населения.

Плотность маршрутной сети показывает уровень развития маршрутной системы в городе в целом. Следовательно, если такая плотность не достаточна, то и работа маршрутной система не в полной мере удовлетворяет потребности населения. Однако и превышение нормативной плотности маршрутной сети способствует увеличению количества мест пересечений маршрутов, что приводит к снижению скорости движения транспорта по маршрутам, следовательно, падает их провозная способность.

Общие затраты времени пассажира на сетевую поездку рассчитываются по формуле

2Tпх + (Tож+ Tсл )  Kп, (1.2)

где Тпх - время, потраченное на путь до остановочного пункта и от него до места назначения, мин.;

Тож - время, потраченное на ожидание транспортного средства на остановочном пункте, мин.;

Тсл - время, потраченное на поезду в транспорте, мин.;

Кп - коэффициент «пересадочноcти».

Из приведенных показателей складывается формула для расчета общих временных затрат на движение по конкретному маршруту

2Tпх + Tож + Tсл. (1.3)

Затраты времени на пешее передвижение к остановочному пункту в среднем равны времени пешего передвижения от остановочного пункта прибытия до цели поездки

Тпх = (60 : Vпеш)  (1 : 3Р+ lп : 4 ) Р 15  (1 : 3Р + lп : 4 ), (1.4)

где Vпеш - скорость пешехода, км/ч;

Р - средняя плотность маршрутной сети, км;п - средняя длина перегона на маршруте, км.

Плотность автобусной сети, как правило, равняется 0,5 км. Наиболее приемлемая длина между остановочными пунктами на маршруте с обычным постановочным сообщением составляет 400-500 м. Для автобусов имеющих скоростной маршрут - 1200-1500 м. Здесь есть свои преимущества и недостатки. Так при расстоянии между остановочными пунктами более 1200 м. пассажир тратит больше времени на передвижение пешком, но при меньшем перегоне снижается скорость сообщения на маршруте.

В этих случаях, затраты пассажиров на весь маршрут, включая и пешие передвижения и передвижения в самом транспорте, увеличиваются. Таким образом, оптимальной длиной перегона следует считать 500-700 м. При этом минимальная длина может быть 300 м., а максимальная - 800.

Временные затраты пассажира на ожидание транспорта на остановочном пункте (Тож) характеризуются такими факторами, как:

интервал движения на маршруте;

точность соблюдения расписания движения;

пассажировместимость транспортных средств.

Вышеуказанные факторы выражаются в формуле

Tож = I:2 + I :2 I + Ротк  Iэф=(0,5 + Ротх)  I эф, (1.5)

где I - плановый (расчетный) интервал движения на маршруте, мин.;

Ротк - вероятность отказа пассажиру в посадке из-за ограниченной пассажировместимости;

эф - эффективный интервал движения на маршруте, мин.

Запланированный интервал движения равен частному от деления времени оборотного рейса на маршруте на число работающих единиц подвижного состава. На маршрутах, которые в день перевозят наибольшее количество пассажиров (важнейшие маршруты, подвозящие пассажиров к крупным организациям города), интервалы движения не должны превышать 4-5 мин., на остальных маршрутах - 20-30 мин. Под вероятностью отказа пассажиру в посадке (Ротк) понимают относительное число (долю) пассажиров, не севших в транспортное средство из-за его переполнения пассажирами «физически», плюс сверхнормативное число пассажиров, которые хотя и сумели войти в салон, но были перевезены в недопустимых условиях.

Вероятность отказа пассажиру в посадке определяется по формуле

Ротк = (1:2П) ехр (-y :2) dy, (1.6)

при x = (q + 0,5 I) : I и y x,

где q - номинальная предельная пассажировместимость единицы подвижного состава, пас;

I - средняя интенсивность пассажиропотока на соответствующем перегоне маршрута, пасс./ мин.

Эффективный интервал движения Iэф определяется по формуле

Iэф = I + I : I. (1.7)

Данный показатель отображает «искажение» планового интервала с точки зрения находящегося на остановочном пункте среднестатистического пассажира с учетом неравномерности движения транспортных средств (движение с отклонениями от расчетного интервала). При интервалах движения свыше 15/20 мин. наблюдается эффект привыкания постоянных пассажиров к ритму движения подвижного состава на маршруте, ввиду чего результаты, полученные по формуле, следует откорректировать. В таком случае время ожидания определяется по формуле

Tож. корр = Tож exp  ( 0,02I). (1.8)

Работа по снижению затрат времени на ожидание посадки должна быть направлена на:

повышение регулярности движения на маршруте;

рациональное распределение провозной способности парка подвижного состава между маршрутами;

рационализацию числа и пассажировместимости подвижного состава на маршрутах, своевременную информацию пассажиров об изменениях в расписании движения (в случае повышенных интервалов).

Затраты времени на следование в подвижном составе:

Tсл = 60  lср : v с, (1.9)

где lср - средняя дальность поездки на маршруте, км;

с - скорость сообщения, км/ч.

Средняя дальность поездки в городском сообщении с течением времени и увеличением городской территории имеет тенденцию к росту. Сокращения средней дальности поездки можно добиться:

развитием в городе системы скоростного транспорта;

приближением мест расселения к местам работы и местам культурно-массового отдыха;

выпрямлением маршрутной сети, особенно на связях периферийных районов с центром города и крупными объектами приложения труда.

Непрямолинейность маршрутной сети: Коэффициент непрямой линейности (очень малая - менее 1,10; малая -1,10 - 1,15; умеренная1,15-1,20; высокая - 1,20 - 1,25; очень высокая - 1,25 - 1,30; исключительно высокая - 1,30 и более).

Рекомендуется, чтобы для города в целом коэффициент непрямолинейности маршрутной сети не превышал 1,2, а для связей периферийных районов с центром 1,15.

Для определения средней дальности поездки при отсутствии конкретных указаний используют эмпирическую зависимость:

Lср = 1,3 + nпл  F =1,3 + 0,3 F, (1.10)

где nпл - коэффициент планировочной структуры городской территории.

При анализе затрат времени на поездки пассажиров в городах, важной задачей представляет определение затрат времени на ожидание посадки. При отсутствии конкретных данных применяют ориентировочные нормативы: дополнительные затраты времени, перебои и нерегулярность движения на маршрутах, составляют 15% затрат, связанных с интервалом движения; для часов пик дополнительные затраты времени, связанные с отказами в посадке, составляют 10% затрат, связанных с интервалами движения. Примерно можно полагать Тож = (0,6 . 0,75) : I (коэффициент перед интервалом движения I выбирают большим в случае повышенной нерегулярности движения и при нехватке провозных возможностей на маршруте).

Ключевой проблемой городского общественного транспорта является сильная изношенность и задержки обновления подвижного состава. По причине износа транспорта снижается уровень технической надежности транспорта и уровень безопасности пассажирских перевозок, возрастает количества транспорта, который снимается с маршрутной линии по техническим причинам.

Более того в значительной степени возрастают затраты на эксплуатацию подвижного состава и себестоимость перевозок пассажиров. Также с переходом на осенне-летнее расписание движения пассажирского транспорта возобновляется курсирование по, так называемым, дачным маршрутам, когда недостаток подвижного состава ощущается вдвойне сильней.

Отсутствие необходимого количества технических единиц на маршрутах влияет и на увеличение пассажиропотока, а именно возрастает наполняемость салонов пассажирского транспорта. В часы наиболее плотного потока пассажиров, то есть в часы «пик», наполняемость практически втрое превышает допустимые значения. Следовательно, не может быть обеспечен хотя бы минимальный уровень комфорта для пассажиров, и что наиболее важно, снижается уровень безопасности пассажирских перевозок. Вышеперечисленные факторы становятся причиной жалоб, недовольств со стороны населения, растет социальная напряженность.

Рассмотрим работу пассажирского транспорта г. Екатеринбург. Для того, чтобы добраться до железнодорожного вокзала с ул. 8 марта можно воспользоваться автобусом № 13а.

Интервал движения автобуса № 13а 10 - 15 минуты.

Следовательно, некоторые пассажиры пользуются так называемыми маршрутными такси, которые работают с интервалом 5-10 минут и быстрее доезжают до железнодорожного вокзала.

Рассчитаем упущенную выгоду автобусного транспортного предприятия.

Пассажиры, которые не воспользовались автобусным транспортом (чел./день), Стоимость проезда, 26 руб. Приблизительно 100-150 людей, которые не воспользовались услугами автобусного транспортного предприятия на данном маршруте в день.

Сумма = 12526=3250 руб.

Сумма за месяц = 325030=97500 руб.

Следовательно, сумма 97500 руб. составляет упущенная выгода транспортного предприятия.

В целях решения данной проблемы необходимо совершенствовать расписание пассажирского транспорта, а именно сократить интервал движения автобуса № 13а до 5-10 минут.

Поддержание в работоспособном состоянии и выпуск на линию изношенных транспортных средств, требует высоких эксплуатационных затрат, неблагоприятно влияет на экологическую обстановку в городах и снижает уровень безопасности дорожного движения и пассажирских перевозок.

Существенную роль в организации и осуществлении городских пассажирских перевозок играют автобусы небольшой вместимости -маршрутные такси. Данные транспортные средства не соответствуют требованиям безопасности по ряду причин:

из-за несовершенства конструкции (не предусмотрены места для пассажиров с детьми, беременных женщин, инвалидов);

из-за недостаточной квалификации водителей и частых нарушений ими правил дорожного движения и перевозки пассажиров, а также из-за нарушения трудового режима.

Следовательно, требуется увеличение количества общественного транспорта большой вместимости, так как дальнейшее увеличение числа автобусов малой вместимости будет способствовать ухудшению существующего положения.

Такие факторы, как потребность в улучшении экологической обстановки в промышленных, крупных городах, необходимость снижения нагрузки на маршрутах пассажирского городского транспорта в местах его интенсивного движения, требуют изменения концепции развития городского пассажирского транспорта.

Проблема транспортных предприятий заключается в том, что с целью избежать убытков они повышают тарифы, но не увеличивают эффективность работы.

Особенность функционирования общественного транспорта заключается в необходимости согласования экономических интересов транспортных предприятий и общественных интересов с учетом необходимости всех слоев населения и предполагает строго обдуманный подход к формированию тарифов за пользование услугами общественного транспорта.

Сегодня для удовлетворения населения в сфере пассажирских перевозок по количественным, качественным и экономическим параметрам, а так же одновременном обеспечении рентабельности предприятий общественного транспорта необходимо сдерживать рост тарифов на общественном пассажирском транспорте.

Основными способами снижения роста тарифов принято считать государственное регулирование и совершенствование рыночной экономики, при осуществлении которых следует учитывать такие основные моменты, как:

государственное регулирование не редко оказывается слишком жестким, что приводит к ослаблению рыночных стимулов и оттоку капиталов из отрасли;

отмена регулирования тарифов сопровождается риском скачкообразного повышения платы за проезд, а сохранение регулирования - к ухудшению транспортного обслуживания населения. При регулировании тарифов наблюдаются единообразный пакет транспортных услуг, и у перевозчиков отсутствуют стимулы к проведению модернизации в транспортном обслуживании;

механизм рыночной конкуренции также имеет свои недостатки, про причине того, что конкуренция часто является недостаточной, недобросовестной и в итоге приводит к снижению качества транспортного обслуживания населения;

заключение контрактов в сфере транспортного обслуживания населения на конкурсной основе, как эффективное средство формирования конкурентной среды. Система конкурсов поможет достичь более эффективных и высоких показателей уровня транспортных услуг. Для этого необходимо создать грамотную систему конкурсов, основанных на объективных оценках уровня претендентов и вынесения частных решений с минимизацией субъективного фактора. При этом одним из вариантов обеспечения общего уровня рентабельности пассажирских перевозок может быть формирование лотов, объединяющих бесперспективные и убыточные, но социально значимые маршруты с рентабельными;

заключение контрактов с перевозчиками на длительный срок (от 3 до 5 лет) может послужить стимулом для инвестирования в сферу пассажирских перевозок финансовых средств и привлечет новых перевозчиков;

предоставление субсидий на транспортное обслуживание населения в целях компенсации перевозчику убытков, возникших вследствие регулирования тарифов и перевозки льготных категорий граждан, должно предполагать использование механизмов мобилизации внутрихозяйственных резервов транспортных предприятий, оптимизации их производства и т.д.

В современных условиях, совершенствование тарифной политики заключается в создании эффективного механизма, основанного на использовании различных сочетаний элементов рыночного и государственного регулирования рынка транспортных услуг с учетом их социальной значимости.

Основными задачами совершенствования тарифной политики являются:

мониторинг тарифов в целях ограничения их инфляционного влияния;

ограничение тарифов для обеспечения доступности транспортных услуг и недопущения их оказания на уровне ниже себестоимости (демпинга) или долгосрочного применения заниженных цен, не позволяющих обеспечить безопасность транспортного процесса;

обеспечение ценовой прозрачности рынка за счет расширения практики применения принципа «объявленного тарифа»;

обеспечение в интересах пользователей транспортных услуг стабильности и унификации (приведения к единообразию) тарифов.

Снижение вредного воздействия всех видов общественного транспорта на здоровье человека и окружающую среду достигается за счет перехода к использованию таких транспортных средств, которые работают на экологически чистых видах топлива и альтернативных источниках энергии, а так же снижение энергоемкости транспортных средств.

Для этого необходимо:

проанализировать и внедрить механизм стимулирования транспортных компаний, использующих вышеуказанные транспортные средства и источники топливно-энергетических ресурсов;

улучшить контроль технического состояния эксплуатируемых транспортных средств по экологическим показателям, ограничения выбросов и утилизации отходов транспортных предприятий;

использование более эффективных технических средств по сбору, комплексной переработке и утилизации различных видов отходов, появляющихся при эксплуатации или попадающих в городскую среду.

Реализация данных задач обеспечит:

рост конкурентоспособности предприятий общественного транспорта;

повышение эффективности управления общественным транспортом;

увеличение количества перевезенных пассажиров;

повышение качества транспортного обслуживания населения;

сокращение издержек транспортных организаций;

снижение отрицательного влияния общественного транспорта на окружающую среду.

2 Характеристика пассажирского транспорта города Екатеринбурга

.1 Анализ пассажирского транспорта города Екатеринбурга

Значение городского пассажирского общественного транспорта невозможно переоценить. На сегодняшний день пассажирский транспорт - это важная инфраструктурная часть современного города, которая связывает различные районы и микрорайоны города, а также пригородные территории.

Общественный транспорт дает населению возможность перемещаться по всей территории города.

В связи с тем, что количество автомобилей на душу населения увеличивается с каждым годом привлекательность общественного транспорта уменьшается. Следовательно, возникает необходимость создания условий для максимально удобного и выгодного использования общественного транспорта. Поскольку пассажирский общественный транспорт неразрывно связан со всей транспортной системой города, эффективная организация его работы обусловлена комплексным подходом к решению насущных проблем транспортного обслуживания населения, а именно вопросы развития транспортной инфраструктуры, организация парковочных мест, организации пешеходных переходов и светофоров, вопросы градостроительства и т.д.

С точки зрения управления отраслью городских пассажирских перевозок взаимодействие между ее субъектами должно строиться на принципе прозрачности для обеспечения стабильности работы отрасли. В тоже время система управления рассматриваемой отраслью должна быть достаточно гибкой, механизмы управления и контроля должны обеспечивать развитие пассажирских перевозок в соответствии с изменяющимися потребностями населения.

Отсутствие единой нормативной базы как на федеральном и субъектном, так и на местном уровне, а также наличие у органов местного самоуправления практически не ограниченных полномочий в сфере организации и работы пассажирских предприятий, позволяет органами власти самостоятельно выбирать способы и механизмы транспортного обслуживания населения.

Городской пассажирский транспорт города Екатеринбурга представлен такими видами общественного транспорта, как автобусы, трамваи, троллейбусы и метрополитен. Маршрутная сеть утверждается Постановлением Администрации города Екатеринбурга и включает 156 маршрутов, в том числе сети маршрутных такси.

На всех маршрутах движения городского общественного транспорта установлен единый фиксированный тариф, а также действует ряд льготных проездных документов.

Перевозки на автобусных маршрутах осуществляет Екатеринбургское муниципальное унитарное предприятие «Муниципальное объединение автобусных предприятий» (ЕМУП «МОАП»). Как правило, на один маршрут заключается договор с одним перевозчиком. Несмотря на это, ограниченное количество транспортных средств, находящихся в собственности каждого транспортного предприятия, не позволяет обслуживать маршрут без привлечения подвижного состава других транспортных организаций. Однако это имеет отрицательное влияние на качество и безопасность услуг, оказываемых пассажирам.

Городской электрический транспорт находится в муниципальной собственности под управлением ЕМУП «Трамвайно-троллейбусное управление», осуществляющего эксплуатацию подвижного состава, содержание баз по его техническому обслуживанию и ремонту, а также путевого хозяйства и тяговых подстанций.

На сегодняшний день ситуация такова, что большинство единиц подвижного состава электротранспорта составляют устаревшие модели, например, троллейбусы ЗИУ 682, ЗИУ-9В, трамваи КТМ-5МЗ, КТМ-71-608. В настоящее время за счет привлечения средств федерального и местного бюджетов, проводится обновление парка электротранспорта, направленное на приобретение современных низкопольных моделей транспорта, что способствует повышению качества обслуживания пассажиров.

Городской пассажирский транспорт (часть автобусных маршрутов и электротранспорт) получают городскую поддержку в виде субсидий из бюджета города. Субсидируемые автобусные маршруты, как правило, связывают удаленные районы города или районы, характеризующиеся низкой плотностью населения. В свою очередь субсидирование маршрутов, осуществляемых электротранспортом, связано с высокой степенью их дублирования автобусными маршрутами и необходимостью поддержания инфраструктуры, а именного путевого хозяйства и тяговых подстанций, в необходимом для эффективной работы состоянии.

Городской метрополитен также находится в муниципальной собственности под управлением ЕМУП «Екатеринбургский метрополитен». Метрополитен г. Екатеринбурга по сравнению с показателями городов федерального значения развит меньше. Тем не менее, согласно статистическим данным за 2015 год метрополитеном воспользовались порядка 49.9 млн. человек.

На сегодняшний день ключевым требованием, которое население предъявляет к общественному пассажирскому транспорту, является качество транспортного обслуживания. Статистика показывает, что в 2015 году объем перевозок по городу всеми видами пассажирского транспорта составил 160, 4 млн. чел.

Текущее состояние отрасли городских пассажирских перевозок характеризуется снижением спроса на услуги общественного транспорта.

С целью повышения привлекательности общественного пассажирского транспорта среди населения необходимо найти грамотное и эффективное решение ряда проблем, в частности:

недостаточно эффективное использование маршрутной сети и транспортной инфраструктуры, а именно дублирование маршрутов внутри одного вида транспорта или между ними. Это является причиной неэффективного использования дорожной сети и концентрации большого количества транспортных средств на одном маршруте. Кроме того, такая концентрация становится причиной, так называемых, «гонок» на линии и, как следствие, снижения уровня безопасности перевозок. Для решения этой проблемы необходима грамотная оценка уровня загруженности транспортной инфраструктуры для приведения пропускной способности остановочных пунктов общественного транспорта в соответствие с количеством обслуживающего их подвижного состава.

Перегрузка остановочных пунктов - это причина скопления общественного транспорта, сопровождающееся посадкой и высадкой пассажиров вне остановочных площадок. Отсутствие на многих конечных пунктах разворотных площадок провоцирует создание аварийных ситуаций в связи разворотом транспортных средств на проезжей части. Кроме того, отстой автобусов вблизи жилых домов ведет к недовольству жителей из-за шума и загазованности воздуха выхлопными газами;

отсутствие эффективных механизмов взаимодействия между перевозчиками и Администрацией города.

Отсутствие полноценной нормативно-правовой базы, регламентирующей взаимоотношения между Администрацией города и транспортными предприятиями, приводит к отсутствию системного подхода при принятии управленческих решений. Существующая система законодательства имеет пробелы, а значит, не позволяет оперативно решать проблемы отрасли пассажирских перевозок города Екатеринбург.

Внедрение конкурсной системы установления маршрутных сетей на основе платы перевозчиков в бюджет города за право заключения договора не принесло ожидаемых результатов в виду отсутствия тщательной проработки конкурсной документации и оспаривания перевозчиками правомерности взимания платы в судебном порядке.

В результате выявленных несоответствий конкурсные процедуры были приостановлены, но не было создано альтернативного механизма распределения маршрутов.

Кроме того, отсутствует нормативный правовой документ, устанавливающий правила формирования маршрутной сети и определения объемов работ транспортных средств. Открытие и изменение маршрутов проводится на усмотрение руководителя органа Администрации города, выступающего организатором пассажирских перевозок. Это приводит к тому, что перевозчики не могут грамотно распределить имеющийся у них избыток подвижного состава, а жители города выражают недовольство недостаточным объемом транспортных услуг, в том числе отсутствием некоторых транспортных связей.

В связи с вышесказанным отсутствие эффективных и общепринятых правил для участников рынка городских пассажирских перевозок становится причиной отсутствия у перевозчиков интереса вкладывать средства в развитие данной отрасли. Более того, нестабильность условий функционирования общественного транспорта снижает его привлекательность среди населения и ведет к падению пассажиропотока;

ограничение вариативности предлагаемых транспортных услуг.

Существующая система управления отраслью городских пассажирских перевозок не способствует гибкому реагированию на изменение потребностей населения в транспортном обслуживании. Установленная тарифная политика, ограниченная рамками льготных проездных документов и фиксированной стоимостью проезда, не позволяет привлекать новых пассажиров за счет создания наиболее выгодных с экономической точки зрения условий поездки.

Ограничения открытия и изменения маршрутов в связи с пробелами в законодательстве и зависимостью маршрута от бюджетных субсидий не позволяет адаптировать маршрутную сеть к изменениям направлений поездок жителей города;

отсутствие мотивации транспортных предприятий к повышению качества предлагаемых услуг.

Невысокое качество транспортных услуг, связанное с недостатками подвижного состава и отсутствием требований к уровню качества работы перевозчика. Низкая зависимость доходов перевозчиков от показателей качества в процессе предоставления транспортных услуг также приводит к снижению заинтересованности в повышении уровня обслуживания пассажиров;

низкая эффективность работы городского электрического транспорта.

Городской электрический транспорт, то есть трамваи и троллейбусы, обладает достаточным потенциалом для того, чтобы работать в качестве основой маршрутной сети города Екатеринбурга. Однако популярность данного вида транспорта среди населения является невысокой по сравнению с автобусными маршрутами по следующим причинам:

высокая степень износа подвижного состава и путевого хозяйства;

низкая скорость движения; простои в результате сбоя в электропередаче и аварийных ситуация на дорогах;

высокая степень дублирования автобусными маршрутами;

несоответствие линий ГЭТ потребностям жителей;

неэффективность существующей организационно-правовой формы и структуре ЕМУП «Трамвайно-троллейбусное управление».

Тем не менее, электрический транспорт обладает рядом таких немаловажных качеств, как экологичность, низкий уровень шума и большая провозная способность, что обуславливают необходимость поддержки и развития данного вида транспорта;

наличие нелегальных маршрутов и отсутствие нормативно-правовой базы для борьбы с ними.

Положения транспортных предприятий характеризуется зачастую тем, что появляется избыток подвижного состава, который не задействован на регулярных маршрутах. В связи с тем, что новые маршруты не открываются, объем на уже существующих маршрутах не увеличивается, такой избыток направляется на осуществление нелегальных перевозок, то есть появляются организации, работающих без договора с Администрацией города. Решение данной проблемы затруднено отсутствием необходимого законодательства, позволяющего привлечь к административной ответственности нелегальных перевозчиков.

Все вышеперечисленные недостатки городского общественного транспорта ведут к снижению его популярности среди населения, следовательно, к падению пассажиропотока. Тем не менее, несмотря на ряд проблемы, требующих оперативного решения, техническая база и маршрутная сеть городского пассажирского транспорта обеспечивают транспортное облуживание жителей города Екатеринбурга и являются базисом для дальнейшего развития рынка городских пассажирских перевозок, направленного на повышение качества и безопасности транспортных услуг.

.2 Мероприятия по совершенствованию пассажирских перевозок города Екатеринбурга

Ключевой целью совершенствования отрасли пассажирских перевозок является повышение привлекательности городского общественного пассажирского транспорта среди населения в условиях ограниченного бюджетного финансирования, а также ограничений инфраструктурного характера.

Задачами, которые направлены на достижение вышеуказанной цели, следует определить следующие:

рост спроса среди населения на услуги, оказываемые городским пассажирским общественным транспортом;

установление единых общепринятых правил организации пассажирских перевозок;

установление контроля за соблюдением требований к осуществлению пассажирских перевозок;

максимальное сокращение времени, затрачиваемого на поездку на городском пассажирском транспорте;

повышение уровня транспортной доступности и безопасности.

Профессор Миротин Л.Б. в учебнике «Транспортная логистика» выделяет такие показатели эффективности работы общественного транспорта, как целевой и расчетный.

Миротин Л.Б определяет целевой показатель, как «соотношение количества поездок на общественном и личном транспорте» [8, 230 с.].

В то время, как расчетные показатели включают в себя:

количество поездок на общественном транспорте на 1 жителя города в месяц;

среднесуточный пассажиропоток на общественном транспорте;

средняя эксплуатационная скорость движения общественного транспорта.

В связи с тем, что городской пассажирский транспорт общего пользования осуществляет работу в условиях бюджетных и инфраструктурных ограничений, решение проблем управления транспортным обслуживанием требует последовательности и определенности:

преимущество общественных интересов над частными, то есть в первую очередь необходимо обеспечить общественным транспортом весь город, а затем осуществлять модернизацию отдельных направлений;

преимущество общественного транспорта над личным, что связано с тем, что общественный транспорт обладает большей провозной способностью;

преимущество автобусов над «маршрутными такси» по причине малой вместимости последних. Кроме того, автобусы нового поколения, которые уже присутствуют на маршрутах, обеспечиваемых ЕМУП «МОАП» наносят меньше вреда окружающей среде.

Органами, осуществляющими контроль над реализацией поставленных перед городом и транспортными предприятиями задач, являются Екатеринбургская Городская Дума, Администрация г. Екатеринбурга, Комитет по транспорту, организации дорожного движения и развитию улично-дорожной сети города Екатеринбурга.

В задачи Екатеринбургской Городской Думы входит определение важнейших направлений развития городского пассажирского транспорта общего пользования и транспортного комплекса, а именно:

установление основных принципов транспортного обслуживания жителей города Екатеринбург;

установление общих требований к качеству пассажирских перевозок;

решение вопросов тарифной политики и обязательств по субсидированию маршрутов городского пассажирского транспорта.

К компетенции Администрации города Екатеринбурга относится установление правил и способов регулирования работы рассматриваемой отрасли путем издания системы нормативных документов, регламентирующих все необходимые вопросы перевозки пассажиров, и контроль за их соблюдением.

Комитет по транспорту, организации дорожного движения и развитию улично-дорожной сети города Екатеринбурга - это исполнительный орган Администрации города Екатеринбурга, выступающий организатором транспортного обслуживания. Данный комитет регулирует взаимодействие между Администрацией, транспортными предприятиями и жителями города Екатеринбурга, а также решает вопросы формирования маршрутной сети, распределения маршрутов, заключения договоров с перевозчиками, расчета объема субсидий и развития транспортной инфраструктуры.

Деятельность транспортных предприятий направлена на непосредственное предоставление услуг по перевозке пассажиров. Основополагающей задачей таких предприятий является обеспечение должного уровня качества транспортных услуг, то есть эксплуатация транспортных средств, разработка расписания движения транспорта и выбор типа подвижного состава в рамках существующих ограничений, а также разработка предложений по модернизации работы транспортной отрасли.

Кроме того, Комитет по транспорту, организации дорожного движения и развитию улично-дорожной сети осуществляет контроль за соблюдением транспортными организациями условий, указанных в договоре, и проводит оценку качества проделанной такими организациями работы.

Таким образом, перевозчики являются исполнителями в процессе транспортного обслуживания, в то время как администрация выступает организатором и гарантом предоставления транспортных услуг.

) Формирование маршрутной сети.

ГОСТ Р 54722-2011 «Глобальная навигационная спутниковая система. Системы диспетчерского управления городским пассажирским транспортом. Назначение, состав и характеристики подсистемы картографического обеспечения» определяет маршрутную сеть, как «совокупность маршрутов регулярных перевозок, предназначенных для осуществления перевозок пассажиров и багажа по расписаниям путей следования транспортных средств от начального остановочного пункта через промежуточные остановочные пункты до конечного остановочного пункта, которые определены в установленном порядке для конкретного транспортного предприятия, группы предприятий, или зоны транспортного обслуживания».

Администрация города является владельцем городской инфраструктуры и своей задачей определяет максимально продуктивное использование улично-дорожной сети и транспортной инфраструктуры, а также обеспечение безопасности перевозки пассажиров.

С целью эффективного удовлетворения потребностей пассажиров маршрутная сеть максимально снизить временные и материальные затраты на поезду.

Транспортные предприятия стремятся к устойчивой работе рассматриваемой отрасли и окупаемости услуг, оказываемых пассажирам.

Согласно вышесказанному было бы целесообразно провести деление между маршрутными сетями на субсидируемую и коммерческую.

Первая обеспечивает выполнение обязанности органов местного самоуправления организовать транспортное обслуживание жителей. Субсидируемая сеть - это маршруты автобусов большой вместимости и электрического транспорта, которая характеризуется следующим:

социальная важность для населения;

соединение маршрутными сетями отдаленных районов города с центральными районами, а также отдаленных районов между собой, при этом движение по маршруту должно быть с минимальным количеством пересадок.

наличие программ льготного проезда;

минимальная стоимость поездки;

высокий уровень качества, а именно экологичность, комфортные и безопасные посадочные места, соблюдение графика движения и т.д.

Размер субсидий на убыточных маршрутах сети, по мнению экспертов, рассчитывается как разница между действующим тарифом и расчетным тарифом по отдельному маршруту. Необходимо четко определить взаимосвязь между уровнем тарифа и объемом бюджетного финансирования.

Коммерческая маршрутная сеть способна предоставить населению более высокий уровень комфорта во время поездки по территории города Екатеринбурга. Такая сеть не получает дотаций из бюджета. Тем не менее, Администрация города контролирует и регулирует коммерческую сеть путем создания и закрытия коммерческих маршрутов и надзор за соблюдением безопасности на них.

Коммерческая сеть характеризуется тем, что осуществляется только на автобусных маршруты, в том числе с использованием «маршрутных такси», которые обладают малой вместимостью и при этом совершает поезду за меньшее время, чем привлекает пассажиров.

Вместе с тем, нормы по формированию маршрутных сетей должны быть едиными для всех маршрутов.

В том случае, если дублирование маршрутов не будет превышать 40%, то появится возможность распределения пассажирооборота, а также повысить уровень безопасности перевозок и предотвратить «гонку» на маршруте.

) Открытие, изменение и закрытие маршрутов.

Соответствующее решение по какому-либо маршруту принимает один из исполнительных органов администрации, который является организатором движения общественного транспорта. Однако транспортные предприятия имеют право предлагать идеи по открытию и изменению маршрутов. С целью максимального снижения уровня коррупционной составляющей рассмотрение вышеуказанных предложений основывается на законодательстве и относится к компетенции Администрации города Екатеринбурга.

Принимая решение, Администрация города учитывает следующие факторы:

безопасность;

пропускная способность остановочных пунктов;

достаточность места для отстоя транспортных средств;

дублирование маршрутов конкретной маршрутной сети не превышает 40 %.

Коммерческий маршрут может быть закрыт также в случае отсутствия необходимого перевозчика. В то время, как субсидируемый маршрут могут закрыть только в том случае, если нет условий для его реализации (Например, если проходит реконструкция дорожного полотна) или введен другой маршрут такого же типа.

) Распределение существующих маршрутов.

Для того, чтобы увеличить показатели уровня безопасности и качество оказываемых пассажирам услуг используется рейтинговая система распределения маршрутов. Приоритет будут иметь те перевозчики, которые оказывает услуги наиболее высокого качества.

Рейтинговая система основывается на таких началах, как:

заключение договора с каждый перевозчиком на осуществление перевозок по определенному маршруту. При этом, уровень качества и безопасности перевозки пассажиров регулярно оценивается по закрепленным нормативно критериям;

перевозчики, возглавляющие рейтинг, имеют преимущество при заключении договора на новый срок;

расторжение договора с перевозчиком в том случае, если показатели его работы не соответствуют низшему уровню;

заключение договора с новым перевозчиком возможно только с появлением нового маршрута.

Критерии оценки качества и безопасности работы:

1) характеристика текущего состояния:

а) экологичность;

б) количество низкопольных транспортных средств;

в) размер и качество производственно-технической базы.

) характеристика определенного периода:

а) соблюдение расписания движения, его регулярность движения;

б) количество нарушений правил пассажирских перевозок;

в) количество нарушений правил дорожного движения;

г) количество дорожно-транспортных происшествий;

д) количество техники, вышедшей из строя на линии.

Эффективным способом усовершенствования работы транспортного предприятия является создание системы аккредитации баз по техническому обслуживанию подвижного состава со стороны Администрации города. Такая аккредитация осуществляется по следующим критериям:

наличие сертификата у станций технического обслуживания и ремонта;

наличие и количество мест для стоянки транспортных средств;

производственная мощность;

качество производимых работ.

Соответствие транспортного предприятия указанным критериям может быть условием допуска перевозчика к работе на маршрутах.

Безусловно, рейтинговая система является новшеством в России, для применения которого необходимо проработать законодательную базу и установить четкие механизмы. Тем не менее, рейтинговая система способна обеспечить:

мотивирование перевозчиков к установлению надлежащего уровня оказываемых ими услуг;

привлечение особого внимания к безопасности перевозки;

наличие в отрасли пассажирских перевозок так транспортных компаний, которые заинтересованы в развитии отрасли.

) Контроль качества предоставления транспортных услуг.

Реализация рейтинговой системы неразрывно связана с ужесточением контроля и оценки качества работы транспортного предприятия.

Такой контроль должен включать в себя:

контроль за соблюдением интервала движения транспортного средства;

контроль посредством выездных проверок;

наличие информации о допущенных водителем нарушениях правил дорожного движения.

Транспортное предприятие должно оказывать услуги высокого уровня, а при рейтинговой системе не ниже установленного минимума. В противном случае, рейтинг данного предприятия будет ухудшаться, что позволит Администрации города в последствие расторгнуть договор на оказание транспортных услуг с таким перевозчиком. В случае выплаты субсидий транспортному предприятию его рейтинг напрямую влияет на размер субсидий.

Информация о рейтинге каждого перевозчика должна быть доступной всему населению и регулярно публиковаться в СМИ.

Для достижения максимальной эффективности работы пассажирского транспорта необходимо реализовать следующие мероприятия:

) Создание нормативно-правовой базы.

Наличие единой нормативно-правовой базы позволит Администрации города и транспортным предприятиям наиболее эффективно организовать сотрудничество, а также продуктивно организовать процесс перевозки, исключить возможные риски.

Нормативно-правовая база должна включать следующие нормативные акты:

решение ЕГД о внесении изменений в Положение «Об организации пассажирских перевозок на маршрутах регулярных перевозок города Екатеринбурга».

Положение «Об организации пассажирских перевозок на маршрутах регулярных перевозок города Екатеринбурга» является основным документом, устанавливающим правила работы городского пассажирского транспорта в г. Екатеринбурге. Однако данный правовой акт требует некоторого совершенствования, а именно:

разделение существующей маршрутной сети на коммерческую и субсидируемую;

порядок установления рейтинговой системы с указанием ее основных принципов;

установление критериев качества транспортного обслуживания на пассажирском транспорте.

Для установления критериев качества следует определить параметры, определяющие уровень такового:

) параметры, определяющие уровень комфорта.

Уровень комфорта перевозки пассажиров на регулярных маршрутах определяется количеством человек, приходящимся на единицу площади транспортного средства. Следовательно, существуют такие уровни комфорта, как:

а) минимальный - 8 чел/м2;

б) удовлетворительный - 6 чел/м2;

в) хороший - 5 чел/м2;

г) комфортный - 4 чел/м2.

2) параметры, предъявляемые к подвижному составу на маршруте:

а) количество мест для сидения на маршрутах протяженностью более 20 км должно составлять не менее 30;

б) количество транспортных средств с низким расположением пола - не менее 20 % от общего количества подвижного состава, находящегося на маршруте;

3) параметры, определяемые зональным расположением маршрута:

а) время первого отправления маршрута с начального остановочного пункта;

б) время последнего отправления маршрута с конечного остановочного пункта;

в) максимальный интервал движения на маршруте в часы «пик».

- Решение ЕГД «О порядке формирования и утверждении тарифов на перевозку пассажиров и багажа на маршрутах регулярных перевозок».

Разделение маршрутное сети на субсидируемые и коммерческие маршруты требует внесения изменений в «Порядок формирования тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным и городским электрическим транспортом на поселенческих и межмуниципальных маршрутах городского и пригородного сообщений». Предполагается, что тариф на коммерческом маршруте будет не менее чем в два раза превышать тариф на субсидируемой сети.

Стоимость проезда должна ежегодно утверждаться в твердом размере. При этом тариф на различные виды транспорта - автобус, трамвай, троллейбус - может быть различным.

Также в рамках данного документа необходимо принятие методики определяющей зависимость объема финансирования отрасли от утвержденного и расчетного тарифа на пассажирские перевозки.

Постановление Администрации города Екатеринбурга «Об утверждении субсидируемой и коммерческой маршрутных сетей и механизме регулирования объемов работ».

На основании существующей маршрутной сети и объемов перевозок пассажиров должны быть выделены маршруты, имеющие социальную значимость для населения и образующие субсидируемую маршрутную сеть. Оставшиеся маршруты следует перевести в разряд коммерческих. Постановлением администрации также должен предусматриваться механизм регулирования объемов работ на субсидируемых маршрутах в зависимости от развития коммерческой маршрутной сети, заключающийся в следующем:

при открытии новых маршрутов в рамках коммерческой маршрутной сети производится корректировка объемов работ на субсидируемых маршрутах, но не ниже величин, установленных параметрами качества.

при изменении или закрытии коммерческих маршрутов объем работы на субсидируемой маршрутной сети доводится до уровня, необходимого для перевозки пассажиров с заданным уровнем качества.

Постановление Администрации города Екатеринбурга «О порядке открытия, изменения и закрытия маршрутов регулярных перевозок».

Данный нормативный акт направлен на соблюдение инфраструктурных ограничений и условий добросовестной конкуренции в отрасли городских пассажирских перевозок и определяет:

) взаимодействие между Администрацией города, транспортными предприятиями и населением города Екатеринбурга при установлении и регулировании маршрутов;

) возможность существования субсидируемых и коммерческих маршрутов.

Постановление Администрации города Екатеринбурга «О порядке оценки рейтинга перевозчиков, распределении маршрутов регулярных перевозок и типовой форме договоров».

Данный нормативный правовой акт - ключевой документ при работе с транспортными предприятиями, поскольку он устанавливает:

) определение рейтинга перевозчика;

) условия заключения договора с перевозчиками, занимающих различное положение в рейтинге;

) порядок проведения контроля и надзора со стороны Комитета по транспорту, организации дорожного движения и развитию улично-дорожной сети;

) типовые формы договоров с транспортными организациями на различных видах маршрутов.

Постановление Администрации города Екатеринбурга «О порядке расчета и выплаты субсидий за перевозку льготных категорий пассажиров».

Перевозка льготных категорий пассажиров осуществляется по сниженному тарифу, однако разница между сниженным и реальным тарифом должна быть компенсирована из бюджета. Выплата должны производиться за каждого льготного пассажира. С этой целью необходимо проводить анализ пассажиропотока с целью определения количества фактически перевезенных льготных пассажиров.

) Реорганизация ЕМУП «Трамвайно-троллейбусное управление».

На сегодняшний день организационно-правовая форма данного предприятия не способствует его эффективному функционированию, содержание всей инфраструктуры ЕМУП «ТТУ» приводит к потере его неконкурентоспособности. В целях решения данной проблемы целесообразно рассмотреть возможность реорганизации ЕМУП «Трамвайно-троллейбусное управление», что будет направлено повышение экономической эффективности предприятия.

Результатом реорганизации должно стать разделение ЕМУП «Трамвайно-троллейбусное управление» на два предприятии, а именно:

предприятие по содержанию инфраструктуры городского электрического транспорта, финансируемое из бюджета города;

предприятие, осуществляющие перевозки пассажиров по субсидируемым маршрутам.

К компетенции первого предприятия будет относиться содержание и ремонт контактных сетей, рельсовых путей, тяговых подстанций, развитие трамвайных линий.

Предприятие по перевозке пассажиров непосредственно будет осуществлять транспортировку пассажиров, принимать меры к повышению качества обслуживания населения, а также содержание подвижного состава.

) Создание приоритетных условий для движения общественного транспорта.

Количество населения в крупных городах увеличивается, в центральной части городе, особенно в часы-пик, концентрация людей и транспорта резко возрастает. Как следствие, снижается скорость пассажирского транспорта. Между тем, скорость - один из основополагающих критериев в выборе вида транспортного средства.

В связи с эти, необходимо продумать и реализовать те мероприятия, которые позволят оптимизировать скорость движения общественного транспорта, а именно:

предусмотреть отдельные полосы для движения общественного транспорта;

развитие рельсового транспорта, с приоритетом его движения на перекрестках;

максимизация взаимодействие с ГИБДД и всеми дорожными службами, а также развитие фиксирующих систем на наиболее аварийных участках дороги, с целью сокращение простоев пассажирского транспорта в результате ДТП и иных происшествий на дорогах;

ужесточение нарушений за административные нарушения, в частности за парковку в неположенном месте, например, вблизи остановочных пунктов.

) Развитие транспортной инфраструктуры.

Под развитием транспортной инфраструктуры понимается следующее:

участки улично-дорожной сети, которые подходят для перемещения по ним общественного транспорта;

остановочные пункты;

места для разворота и отстоя общественного транспорта.

Развитие транспортной инфраструктуры в первую очередь направлено на повышение уровня качества оказываемых населению услуг по перевозке, в частности рост транспортной доступности. Такое развитие включает в себя:

размещение остановочных пунктов в наиболее удобных для населения местах - ближе к жилым домам, офисам, объектам социального значения;

строительство крытых остановочных пунктов и оборудование их сидячими местами;

обустройство мест разворота и межрейсового отстоя транспортных средств на конечных остановочных пунктах;

повышение пропускной способности объектов транспортной инфраструктуры исходя из спроса на услуги общественного транспорта.

Кроме того, с целью создания пассажиром наиболее удобного комбинированного маршрута необходимо строительство таких транспортных узлов, на которых смена вида транспорта могла бы осуществляться с наименьшими временными издержками.

) Повышение уровня информационного обеспечения работы городского пассажирского транспорта.

От того, насколько пассажир проинформирован об интервале движения общественного транспорта, о начале и окончании движения, о схеме движения зависит популярность общественного транспорта.

В связи с этим, необходимо модернизировать системы информирования пассажиров о работе городского транспорта, а именно:

устанавливать электронные информационные табло на остановочных пунктах;

выпускать программы, содержащие актуальное расписание движения транспортных средств по маршрутам, а также информацию о задержках в работе общественного транспорта, в том числе информацию о «пробках»;

Кроме того, повысить уровень качества услуг возможно с введением электронной оплаты проезда, что практикуется в крупнейших городах России.

) Проведение гибкой тарифной политики.

Такая политика позволит пассажирам снизить затраты в случае осуществления нескольких пересадок. Например, введение проездных документов на фиксированное время либо на определенное количество поездок.

Анализируя опыт зарубежный стран, следует выделить наиболее удобные виды проездных документов:

суточный проездной на все виды транспорта;

проездной документ на фиксированное количество поездок на все виды транспорта;

проездной документ, действующий фиксированный промежуток времени - 60, 75, 90, 120 минут - на все виды транспорта;

льготные проездные для льготных категорий населения - школьники, студенты, пенсионеры, инвалиды;

специальные проездные билеты, например семейный проездной или проездной выходного дня.

Информация о данных проездных документах должны быть широко распространена, с целью выбора каждого пассажира удобного для себя способа оплаты проезда.

Идея воплощения данных мероприятия должна, в первую очередь, исходить от транспортных предприятий

На сегодняшний день эффективная работа общественного транспорта зависит от успешного взаимодействия Администрации города с транспортными предприятиями. Зачастую перевозчик имеет возможность выйти на рынок городских перевозок в обход установленным процедурам. Следовательно, появляются «нелегальные маршруты», что негативно сказывается на прибыли официальных транспортных организаций, а также на пополняемости городского бюджета. К сожалению, продуктивных способов борьбы с такими перевозчиками нет.

Законодательство не предусматривает ответственности для лиц, которые осуществляет движение по несанкционированным маршрутам. Ситуация на маршрутных сетях требует установление специальной ответственности за нарушение правил работы на маршрутах регулярных перевозок.

Усовершенствование работы такой отрасли, как общественный транспорт и пассажирские перевозки, требует существенных бюджетных вливаний, а также изменений на законодательном уровне. Тем не менее, можно определить ключевые этапы перехода к более совершенной модели организации работы данной отрасли:

этап:

утверждение нормативно-правовой базы;

разделение маршрутной сети на субсидируемые и коммерческие маршруты;

введение рейтинговой системы.

этап:

контроль и надзор за качеством работы и оценка рейтинга каждого транспортного предприятия его маршруту.

этап:

окончание сроков действия ранее заключенных договоров, и дальнейшее их заключение в зависимости от рейтинга перевозчика;

заключение новых долгосрочных договоров на маршруты с перевозчиками, имеющими наибольший рейтинг.

В качестве итогов реализации вышеописанных мероприятий выделяют следующее:

создание единой нормативно-правовой базы, обеспечивающей эффективность взаимодействия Администрации города с транспортными предприятиями;

повышение скорости движения общественного транспорта;

повышение доступности услуг городского пассажирского транспорта для всех категорий пассажиров;

повышение комфорта и безопасности пассажирских перевозок.

Все вышеперечисленное будет способствовать повышению привлекательности городского пассажирского транспорта и изменит соотношение количества поездок на индивидуальном и общественном транспорте в пользу последнего.

3. Совершенствование работы Екатеринбургского муниципального унитарного предприятия «Муниципальное объединение автобусных предприятий» на основе подходов транспортной логистики

Каждое предприятие с целью наиболее эффективной работы должно уметь грамотно использовать современные формы организации функционирования предприятия для рационального использования имеющихся ресурсов, увеличения прибыли от работы предприятия, улучшения качества предоставляемых услуг. В число таких форм входит концентрация, специализация, кооперирование и комбинирование.

Под концентрацией понимается сосредоточение работ или услуг одного или нескольких аналогичных видов предприятий, организаций.

Концентрация производства характеризуется тем, что способствует использованию наиболее эффективного оборудования, технологий, позволяет комплексно использовать ресурсы предприятия, уменьшить количество управленческих работников, а также реализовать крупные проекты по совершенствованию и модернизации работы предприятия.

Специализация производства - это такая форма организация работы и управления предприятием, которая выражается в том, что предприятие ограничивается на одном виде деятельности.

Специализация используется с целью упростить систему управления предприятием, сократить объём работ по технической подготовке, оперативному учёту и контролю. Кроме того, специализация позволяет более продуктивно использовать материальные, трудовые и финансовые ресурсы предприятия.

Такая форма организации работы предприятия, как кооперирование представляет собой продолжительные связи между предприятиями по осуществлению схожих работ и оказанию схожих услуг.

Кооперирование в свою очередь подразделяется на отраслевое, региональное или международное. Кооперация считается оправданной, если она подтверждается технологической и экономической целесообразностью.

Комбинирование производства заключается в технологическом сочетании взаимосвязанных, но разнородных производств одной или различных отраслей в рамках одного предприятия.

Выделяют следующие признаки комбинирования:

объединение разнородных процессов;

пропорциональность между ними;

технолого-экономическое единство;

все части предприятия располагаются на одной территории и связаны между собой общими коммуникациями;

единое энергетическое хозяйство и общие вспомогательные и обслуживающие производства.

Кроме того, обязательным условием успешного функционирования любого транспортного предприятия, в частности ЕМУП «МОАП», в условиях рыночной экономики является высокая конкурентоспособность услуг, предоставляемых пассажирам.

Ключевыми факторами определения конкурентоспособности транспортных услуг являются:

уровень себестоимости услуг, снижение которого способствует повышению конкурентоспособности;

качество транспортных услуг, повышение которого способствует повышению конкурентоспособности.

Снижение уровня себестоимости перевозки влечет за собой и снижение тарифов, что является важным фактором работы общественного пассажирского транспорта. Это связано с тем, что снижение тарифов способствует увеличению объема перевозок и улучшению материального положения населения.

Снижение себестоимости перевозок может быть достигнуто за счёт экономии топлива, запасных частей, ремонтных материалов, а также за счёт повышения производительности подвижного состава. Cебестоимость перевозок является важным критерием, характеризующим транспортное предприятие - чем ниже себестоимость, тем лучше его финансовое состояние.

На сегодняшний день ЕМУП «МОАП» рассчитывает себестоимость перевозки одного человека в размере 37 рублей. При этом стоимость проезда при оплате наличными с 1 января 2016 года составляет 26 рублей. При такой существенной разнице снижение тарифов невозможно, пассажиры вынуждены платить за проезд больше с каждым годом, что вызывает социальное напряжение в обществе.

Более того, в современных экономических условиях уровень субсидирования из муниципального бюджета ограничен, следовательно, недостаточен для того, чтобы покрыть расходы предприятия на перевозку льготных категорий пассажиров - школьники, студенты, пенсионеры.

Говоря о совершенствовании тарифной политики, стоит отметить то, что проблема предприятий общественного транспорта заключается в том, что они не могут стать в современных условиях прибыльными за счет более эффективной работы, а не за счет повышения тарифов. И сегодня в целом они остаются убыточными.

Особенность функционирования общественного транспорта заключается в необходимости согласования экономических интересов транспортных предприятий и общественных интересов с учетом потребностей всех слоев населения и предполагает строго взвешенный подход к формированию тарифов за пользование услугами общественного транспорта. Сегодня для удовлетворения требований населения к транспортным услугам по количественным, качественным и экономическим параметрам и одновременном обеспечении рентабельности предприятий общественного транспорта необходимо сдерживать рост тарифов на общественном транспорте, что, как правило, невозможно в условиях дефицита бюджетов.

Еще одним показателем конкурентоспособности является уровень качества оказываемых услуг, а именно соблюдение установленного графика движения, безопасность и надежность.

Качество транспортного обслуживания пассажиров - это совокупность свойств перевозочного процесса и системы перевозок пассажиров, обусловливающих соответствие их нормативным требованиям.

ЕМУП «МОАП» выделяет следующие критерии качества обслуживания пассажиров и способы их реализации:

) Надёжность. Предполагается, что чем выше надёжность работы пассажирского общественного транспорта, тем более он эффективен с точки зрения населения.

На сегодняшний день надежность пассажирского транспорта зависит от ряда показателей, в том числе от технической оснащенности предприятия и технического состояния подвижного состава.

В современных условиях муниципальные предприятия зачастую не могут позволить себе закупку современных транспортных средств, тем не менее с лета 2015 года ЕМУП «МОАП» начал вывод на маршрутные линии автобусов нового поколения - МАЗ. Это новые низкопольные автобусы с газотурбинным мотором. Поскольку одним из критериев повышения качества работы транспортного предприятия является экономия материальных ресурсов и переход на более экономичные и экологически чистые виды топлива, то автобусы МАЗ являются удачной альтернативой устаревшим «Икарусам».

Одним из ключевых критериев надежности для пассажиров является соблюдение пассажирским предприятием графика движения автобусов. С этой целью в ЕМУП «МОАП» ведется контроль за своевременным выходом транспорта на линию, мониторинг дорожных ситуаций, введение дополнительных маршрутов в случае необходимости, например дополнительные маршруты в Родительский день запускаются до крупных кладбищ города.

В целях совершенствования работы предприятии руководство ЕМУП «МОАП» разрабатывает проект установки на остановочных комплексах электронных табло с указанием времени прибытия автобуса либо указанием времени ожидания. Практика установления таких электронных табло уже введена в ряде Европейский стран, а так же в Москве и Санкт-Петербурге. Такая мера позволит пассажирам грамотно планировать свой график и маршрут передвижения.

) Безопасность. Обеспечение безопасности пассажирских перевозок является ключевой задачей транспортного предприятия.

Для обеспечения максимально высокого уровня безопасности ЕМУП «МОАП» организует проведение следующих мероприятий:

а) обеспечение надежности водителей: стажировка водителей; предрейсовые медицинские осмотры водителей; соблюдение режима труда и отдыха водителей; стимулирование труда работников;

б) содержание автобусов в необходимом техническом состоянии, запрет вывода на линию ненадежных транспортных средств. Особую роль играет поддержание подвижного состава в технически исправном состоянии. С этой целью используются достижения в области техники, технологий и организации производства. Большое значение в современных условиях имеют применение прогрессивных способов технического осмотра и ремонта автобусов, восстановление деталей и повышение их износостойкости. Для снижения затрат на технический осмотр, ремонт подвижного состава, закупку запчастей ЕМУП «МОАП» рассматривает проект создания на территории предприятия цеха по производству деталей и составляющих частей. Данное мероприятие достаточно затратное, требует крупных инвестиций, но вместе с тем, способно окупиться в разумные сроки. В случае строительства такого цеха, предприятие будет иметь возможность самостоятельно изготовлять необходимые детали, это снизит затраты на закупку, а значит будет способствовать и снижению себестоимости поездки, следовательно снижению проездного тарифа.

в) четкая организация маршрута и движение автобуса исключительно по такому маршруту. В таком городе, как Екатеринбург, где количество автомобилей возрастает с каждым годом, предугадать обстановку на дорогах крайне сложно. Каждодневные пробки препятствуют быстрому передвижению общественного транспорта, не смотря на то, что он имеет преимущество на дороге. В связи с этим, ЕМУП «МОАП» планирует предложить Администрации города Екатеринбурга создание отдельной полосы движения для пассажирского общественного транспорта. Данная мера позволит обеспечить для общественного транспорта беспрепятственного движения в потоке автомобилей, что благоприятно скажется на графике движения автобусов и экономии топлива.

г) наличие в автобусном парке только таких транспортных средств, которые соответствуют нормам и потребностям пассажиров, а именно наличие мест для инвалидов и пассажиров с детьми, большая вместимость автобусов. Как уже было отмечено ранее ЕМУП «МОАП» осуществляет вывод на линию новых автобусов МАЗ. Кроме того, руководство предприятия выступает за введение нормативных правил, которые установили бы запрет на использование в пассажирских перевозках автобусов малой вместимости, то есть «маршрутных такси»;

) Мероприятия по модернизации и инновации.

С целью повышения эффективности работы предприятия, увеличения выручки и ужесточения контроля за её сбором, ЕМУП «МОАП» рассматривает возможность установления в городских автобусах специализированных контрольно-кассовых машин, работающих в режиме кондукторского сбора выручки и выдачи билетов пассажирам. Это позволит увеличить прибыль предприятия за счет сокращения штата кондукторов, а так же отсутствия безбилетных пассажиров.

С учетом развития технической оснащенности всех сфер жизнедеятельности инновационный фактор становится решающим условием устойчивого развития транспорта, в связи с тем, что разработка и реализация новых проектов обеспечивает эффективное решение конкретных задач.

Новые проекты на каждом предприятии формируются исходя из специализации услуг, выполняемых предприятием, производственной ситуации и финансовых возможностей.

Большое значение при совершенствовании организации перевозочного процесса в современных условиях имеет применение методов компьютерного моделирования. В ЕМУП «МОАП» компьютерное моделирование, в частности Автоматизированная система управления транспортом, применяется при решении таких задач, как оптимизация маршрутной сети, распределение автобусов по маршрутам, комплектование состава автобусного парка, составление расписания движения автобусов и т.д.

Таким образом, характер и содержание деятельности по совершенствованию функционирования Екатеринбургского муниципального унитарного предприятия «МОАП» зависит от состояния и особенностей функционирования финансового рынка, а также от отраслевых особенностей предприятия. Для достижения поставленных целей по модернизации работы предприятия и увеличения его конкурентоспособности необходимо решение таких задач, как совершенствование тарифной политики, улучшение информационно-аналитической системы управления общественным транспортом, формирование единой маршрутной сети и ее оптимизация и снижение вредного воздействия общественного транспорта на окружающую среду.

4. Безопасность жизнедеятельности

.1 Статистика ДТП с участием пассажирского транспорта

Статистические данные, опубликованных ГИБДД России, показывают, что в Российской Федерации увеличивается количество аварий, произошедших по вине водителей автобусов.

С января по апрель 2015 в России произошло 46 тысяч дорожных аварий, в том числе 1500 аварий по вине водителей автобусов. В тот же период 2016 года произошло 44 тысячи дорожный аварий, а также 1532 аварии по вине водителей автобусов.

Общая характеристика свидетельствует о снижении количества ДТП. Однако имеется и ряд негативных тенденций. Так, на 5,6% выросло количество ДТП, совершенных по вине водителей автобусов. Всего за 2015 год таких аварий произошло более 2,5 тыс., в них погибли 184 человека, ранено более 4 тыс. В 31 случае водители автобуса были в состоянии алкогольного опьянения.

Как показывает практика, водители «маршрутных такси» чаще нарушают Правила дорожного движения и провоцируют создание аварийной ситуации. Тем не менее, согласно статистическим данным из 2400 аварий с участием автобусов только около 500 из них происходят с участием водителей «маршрутных такси».

Более того, за последнее время в России участились крупные дорожные аварии с участием автобусов. Примером может служить авария в Хабаровском крае. Автобус, объезжая строительную технику на трассе Хабаровск-Комсомольск-на-Амуре, выехал на встречную полосу и столкнулся с другим автобусом. В результате аварии погибли 15 человек и пострадали 63 человека.

Вывод: исходя из статистических данных, можно сделать вывод, что в стране очень большое количество аварий с участием пассажирского транспорта происходит по вине самих водителей автобусов. Но ужесточение мер при приеме на работу сотрудников и выхода их в рейс наглядно показывает, что количество ДТП за последний год снизилось на несколько тысяч.

.2 Требования безопасности при перевозки пассажиров

С 14 июня 2016 года вступают в силу изменения в Приказ Минтранса РФ от 28 сентября 2015 г. № 287 «Об утверждении профессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортном и городским наземным электрическим транспортом». Теперь водители всех видов транспорта, включая автобусы, должны следовать общим правилам, которые касаются знаний базовых принципов управления транспортом, способами ведения контроля над соблюдением безопасного расстояния и бокового интервала, а также знаний основных принципов поддержания безопасности пешеходов и велосипедистов.

Водителям следует знать, как решать незначительные проблемы по устранению неисправного состояния транспорта, которые вместе с тем не связаны с разборкой узлов и агрегатов.

Кроме этого, водители пассажирского транспорта должны уметь пользоваться разными видами тахографов.

В частности пункты 6.1-6.4 Приказа устанавливает такие дополнительные требования к водителям автобуса, как:

проверка технического состояния транспортного средства перед выездом и после возвращения из поездки;

обеспечение безопасной посадки и высадки пассажиров;

наличие российского водительского удостоверения.

Дополнительные требования предъявляются к водителям автобуса, перевозящих организованную группу детей. Они должны иметь непрерывный стаж работы в качестве водителя автобуса не менее одного года, а также не подвергаться административному наказанию, в том числе лишения водительских прав, за совершения административного правонарушения в сфере дорожного движения.

Работники, принимаемые на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, должны пройти профессиональный отбор и профессиональное обучение в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти.

Прием работника на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, производится после обязательного предварительного медицинского осмотра.

Водителям автобуса не разрешается работа по совместительству, непосредственно связанная с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств.

Основополагающими требованиями являются:

профессиональная подготовка водителей транспортных средств;

обеспечение технической оснащенности транспортных средств;

соблюдение режима труда и отдыха работников транспортного предприятия;

соблюдение установленного графика движения;

наличие в транспортном средстве специальных мест для детей, инвалидов, беременных женщин;

соблюдение водителем транспортного средства ПДД, учитывая погодные условия и дорожную ситуацию.

Снизить влияние фактора усталости участников дорожного движения на статистику аварийности на наземном городском пассажирском транспорте можно, устранив ряд пробелов в административно-правовом регулировании государственного контроля работы водителей, в том числе в части применения специальных технических средств.

Значительное увеличение административных правонарушений, совершенных водителями автобусов, обусловливает необходимость оптимизированного и эффективного подхода к управлению транспортной сферой, элементом которого является государственный контроль. Именно государственный контроль при достаточном нормативно-правовом регулировании способен обеспечить соблюдение режима труда и отдыха водителей.

Например, водителям автобусов, работающим на регулярных городских автобусных маршрутах, с их согласия рабочий день может быть разделен на две части и т. п. Важно иметь в виду, что особенности режима рабочего времени и времени отдыха являются обязательными при составлении графиков работы (сменности) водителей.

Также с учетом норм должны разрабатываться расписания и графики движения автобусов. Данные требования предусмотрены Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» и распространяются на юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, которые осуществляют перевозку пассажиров на территории России.

Необходимо разработать и утвердить требования к техническим средствам контроля режимов движения, труда и отдыха водителей (тахографам), установить порядок оснащения ими транспортных средств, утвердить правила использования и обслуживания. Оборудование должно отвечать современным условиям производства, эксплуатации и сервиса.

На ухудшения ситуации влияет общее падение уровня профессионализма водителей и квалификации компаний-перевозчиков. В связи с этим предполагается эффективным создание специальных учебных центров, которые будут предоставлять услуги по подготовке, переподготовке и подтверждению профессиональной пригодности лиц, допущенных к управлению пассажирским транспортом.

### Водителей автобусов, принадлежащих муниципальным и государственным унитарным предприятиям, подвергаются более детальному контролю и отбору, также подвергаются более серьезному наказанию. В то время как водители, так называемых, «маршрутных такси», не претерпевают такого контроля. Для всех водителей есть общие виды ответственности, административная, гражданская и уголовная.

С целью ужесточения правил и требований к водителям автобусов и организациям-перевозчикам и создание более безопасных условий для участников дорожного движения, в особенности пассажиров, целесообразно ввести одинаковые требования безопасности, такие как обязательное медицинское освидетельствование перед каждым выходом в рейс, а так же инструктаж для всех перевозчиков, независимо от формы собственности. Эффективной мерой было бы наличие для физических и юридических лиц, а также индивидуальных предпринимателей, однородной ответственности за нарушение Правил обеспечения безопасности перевозок. Кроме того, все категории собственников автотранспорта обязаны проводить технический осмотр до выхода автомобиля в рейс и медицинский осмотр водителей. Вышеуказанные меры позволят существовать на рынке услуг только тем транспортным компаниям, которые добросовестно осуществляют свою деятельность без нарушений законодательства.

Более того, как заявил генеральный директор «Агентства автомобильного транспорта» к 1 июля транспортное средство, в частности автобус, должен быть оснащен тахографом с блоком СКЗИ - контрольное устройство, устанавливаемое на борту автотранспортных средств, предназначено для регистрации скорости, режима труда, отдыха водителей.

Вывод: все вышеперечисленные требования к перевозке пассажиров должны соблюдаться, как в муниципальных предприятиях, так и в частных компаниях которые занимаются перевозками пассажиров. Если не будет соблюдения всех этих правил, то статистика и качество пассажирских перевозок останется на прежнем уровне, либо получит еще более неудовлетворительную тенденцию.

.3 Государственное регулирование безопасности пассажирских перевозок

Эксперты в качестве одной из основных причин ДТП с участием городских общественных автобусов выделяют нарушение режима труда и отдыха водителей

По мнению Генерального прокурора РФ Юрия Чайки сегодняшняя ситуация в сфере пассажирских перевозок является критической, так как за руль в России садятся те, кто не может управлять автомобилем по медицинским показаниям, лица в нетрезвом состоянии, а также лишённые прав на управление транспортным средством.

Согласно заявлению заместителя министра внутренних дел Дмитрия Миронова в 2015 году Ространснадзор провел порядка 90 тысяч проверок и выявлено более 160 тысяч нарушений в сфере обеспечения пассажирских перевозок.

В декабре 2015 года в пресс-службе Генеральной прокуратуры сообщали, что по результатам проверок перевозчиков были обнаружены серьёзные нарушения правил по осуществлению транспортировки пассажиров. Например, пренебрежение водителями режимами труда и отдыха, отсутствие лицензий и документов на осуществление своей деятельности и выпуск на рейс автомобилей с техническими повреждениями и неисправностями. В результате недобросовестного отношения перевозчиков к соблюдению безопасности при транспортировке пассажиров увеличивается количество автокатастроф.

В декабре 2015 года в пресс-службе Генеральной прокуратуры сообщали, что по результатам проверок перевозчиков были обнаружены серьёзные нарушения правил по осуществлению транспортировки пассажиров. Например, пренебрежение водителями режимами труда и отдыха, отсутствие лицензий и документов на осуществление своей деятельности и выпуск на рейс автомобилей с техническими повреждениями и неисправностями. В результате недобросовестного отношения перевозчиков к соблюдению безопасности при транспортировке пассажиров увеличивается количество автокатастроф.

Учащение количества аварий с участием автобусов способствовало обсуждению новых способов наказания нарушителей ПДД. Так, Правительством РФ было на законодательном уровне установлено определение опасному вождению, как «неоднократному совершению одного или совершение нескольких следующих друг за другом действий, связанных с нарушением ПДД, выражающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения; перестроение при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия; несоблюдение безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства; несоблюдение бокового интервала; необоснованное резкое торможение; препятствование обгону, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба»

Вывод: ранее сформулированные правила , не могут решить проблему с ситуацией на дорогах общего пользования, в связи с эти государство вводит новые правила, а так же поправки в уже существующие, что бы как то урегулировать ситуацию.

Заключение

Пассажирский транспорт играет важную социальную роль в жизнедеятельности любого государства. Уровень развития, эффективность работы и популярность общественного транспорта - это критерий оценки благосостояния государства и материального положения населения.

На современном этапе муниципальные транспортные предприятия нуждаются в субсидировании и поддержке, как муниципальных, так и федеральных органов власти. Тем не менее, практика показывает, что дотаций из бюджетов недостаточно и предприятия вынуждены искать новые подходы и методы совершенствования своей деятельности, с целью повышения эффективности работы общественного транспорта и качества оказываемых услуг.

На этом базируется и работа Екатеринбургского муниципального унитарного предприятия «Муниципальное объединение автобусных предприятий». Руководство предприятия стремиться организовать работу предприятия таким образом, чтобы мобилизовать имеющиеся ресурсы, грамотно использовать рабочую силу и современные технологии.

Комплексные меры, направленные на совершенствование управления предприятием, сочетаю в себе и нормы трудового законодательства - соблюдение режима работы водителей, и компьютерные технологии - организация движения автобусов, и инновационные технологии в сочетании с логистическими приемами - проекты по модернизации работы общественного транспорта путем установки электронных табло, контрольно-кассовых аппаратов в автобусах и прочее.

Вышеуказанные меры, безусловно, требуют инвестирования со стороны муниципалитета. Однако их эффективность и перспективность очевидна, так как внедрения таких мер позволит улучшить качество оказываемых предприятием услуг, а значит, повысит качество жизни населения, что является приоритетным направлением в деятельности любого муниципального предприятия.

Список использованных источников

1. Балалаев А.С., Кочемасова А.В., Третьяк С.Н. Транспортное и складское обеспечение логистики: Учебное пособие. - Хабаровск: ДВГУПС, 2008. - 236 с.;

2. Бойкачев М.А., Гончарова А.А., Михальченко В.В. Оформление курсовых и дипломных проектов: Пособие для студентов. - Гомель: БелГУТ, 2005. - 46 с.;

. Залманова М.Е. Логистика: Учебное пособие. - Саратов: СГТУ, 2013. - 166 с.;

. Аникина Б.А. Логистика: Учебное пособие. - М.: ИНФРА-М, 2014. - 327 с.;

. Манукян В.Г. Сервис на транспорте: Учебное пособие. - М.: ИНФРА-М, 2008. - 320 с.;

. Миротин Л.Б. Логистика: общественный пассажирский транспорт: Учебник. - М.: ИНФРА-М, 2014. - 230 с.;

. Николашин В.М., Зудилин Н.А. Сервис на транспорте: Учебник для студентов высших учебных заведений. - М.: Издательский центр «Академия», 2012. - 20 с.;

. Миротин Л.Б., Сергеев В.И. Основы логистики: Учебное пособие. - М.: ИНФРА-М, 2013. - 420 с.;

. Неруш Ю.М. Коммерческая логистика: Учебник. - М.: ЮНИТИ, 2013. - 271 с.;

. Пархоменко В.И. Транспортная логистика и транспортные средства: Конспект лекций по дисциплине «Транспортная логистика и транспортные средства». - Павлодар, 2015. -103 с.;

. Родионова В.Н., Туровец О.Г., Федоркова Н.В. Логистика: Учебник. - М.: ИНФРА-М, 2014. - 160 с.;

. Ходоскина О.А. Влияние степени развития логистики на доступность и привлекательность транспортных услуг в пассажирских перевозках: Учебное пособие. - М.: МГУ, 2013. - 26 с.;

. Ходоскина О.А. Совершенствование организации дорожного движения и перевозок пассажиров и грузов: Сборник научных статей. -М.: МГУ, 2014. - 37 с.;

. Ходоскина О.А. Транспортная логистика как связующий фактор эффективности перевозок в стране: Учебное пособие. - М.: МГУ, 2012. - 41 с.;

. Шальнова Н. С. Проблемы и перспективы развития пассажирского транспорта: Сборник статей. - СПб.: Молодой ученый, 2011. - 64с.;

. Щербанин Ю.А. Основы логистик: Учебник. - М.: ЮНИТИ, 2014. - 320с.;

. Основные понятия логистики и логистической сети //Логистпро [Электронный ресурс] URL: www.logistpro.ru (дата обращения: 15.05.2016);

. Журнал «Транспорт Российской Федерации» 6(49)/2013г.;

19. Статистика ДТП за 2015 год //Коммерсант [Электронный ресурс] URL: http://www.kommersant.ru (дата обращения 04.06.2016);

. «Трудовой кодекс Российской Федерации» от 30.12.2001 N 197-ФЗ (ред. от 30.12.2015) // «Российская газета», N 256 от 31.12.2001г. - 47 с.;

21. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 01.05.2016) «О безопасности дорожного движения» // «Российская газета» N 245 от 26.12.1995г. - 24 с.;

. Приказ Минтранса России от 15.01.2014 N 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации» «Российская газета», N 136 от 20.06.2014. - 31с.;

. Приказ Минтранса РФ от 28 сентября 2015 г. № 287 «Об утверждении профессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортном и городским наземным электрическим транспортом» // [Электронный ресурс] URL: http://minjust.consultant.ru/documents/17266

[**Вернуться в каталог дипломов по менеджменту**](http://учебники.информ2000.рф/management3/management3.shtml)

|  |  |
| --- | --- |
| [**КНИЖНЫЙ МАГАЗИН**](http://учебники.информ2000.рф/chitai.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ТОВАРЫ для ХУДОЖНИКОВ и ДИЗАЙНЕРОВ**](http://учебники.информ2000.рф/kar.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**АУДИОЛЕКЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/lectr.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**IT-специалисты: ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/otu.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ФИТНЕС на ДОМУ**](http://учебники.информ2000.рф/fit1.shtml) |  |