



Бунеев Виктор Михайлович — доктор экономических наук, профессор кафедры «Управление работой флота» Новосибирской государственной академии водного транспорта.

Основное направление научной деятельности — экономика, организация и управление транспортными системами.

Имеет более 100 публикаций, в том числе три монографии и три учебных пособия.

УДК 656.072

В.М. БУНЕЕВ

ФОРМИРОВАНИЕ ЗАКАЗОВ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ГОРОДСКИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Влияние общественного пассажирского транспорта на жизнедеятельность городского населения, экономику и социальную сферу города с развитием рыночных отношений не уменьшается. Поэтому рынок транспортных услуг по перевозке пассажиров продолжает развиваться. Субъектами его являются перевозчики с различной организационно-правовой формой собственности, среди которых можно выделить две основные группы: коммерческий и муниципальный транспорт. Муниципальный представлен главным образом трамвайными и троллейбусными депо и в меньшей мере автобусными парками.

Деятельность муниципальных предприятий регламентируется различными законодательными и нормативными актами на федеральном и региональном уровне, а также органами местного самоуправления. В них определены основные принципы организации пассажирских перевозок и порядок их выполнения. Предусматривается, что общественные пассажирские перевозки по муниципальной маршрутной сети осуществляются на основании договора между государственным (муниципальным) заказчиком и перевозчиком на выполнение соответствующего государственного (муниципального) заказа [3].

Перевозчик — юридические или физические лица, имеющие специальное разрешение (лицензию) на право осуществления деятельности по пассажирским перевозкам.

Государственный (муниципальный) заказ — заказ органов государственной власти (местного самоуправления) на организацию пассажирских перевозок на территории районов и городов в соответствии с условиями договора, заключенного государственным (муниципальным) заказчиком с перевозчиком.

Государственный (муниципальный) заказчик — уполномоченный на организацию пассажирских перевозок исполнительный орган государственной власти (местного самоуправления), в регионе — это администрация области, а в городе — мэрия либо другой орган местного самоуправления.

Выполнение ряда функций заказчика организации и управления общественными пассажирскими перевозками на подведомственной территории по решению соответствующего исполнительного органа государственной власти (органы

местного самоуправления) могут быть переданы специализированному государственному (муниципальному) учреждению.

Учреждение, выполняющее функцию государственного (муниципального) заказчика пассажирских перевозок, не может одновременно выполнять функции перевозчика.

Потребитель транспортных услуг определен как физическое (пассажир) либо юридическое лицо, заключившее с перевозчиком договор перевозки. Формой такого договора для пассажира можно считать проездной билет.

По условиям выполнения общественных пассажирских перевозок, определяющим уровень их регулирования органами государственной власти (местного самоуправления), заказы осуществления общественных пассажирских перевозок подразделяются на [3]:

- 1) социальный государственный (муниципальный) заказ;
- 2) общий государственный (муниципальный) заказ;
- 3) общественный коммерческий заказ.

Пассажирские перевозки, не относящиеся к общественным пассажирским перевозкам, осуществляются на условиях индивидуальных коммерческих заказов. Такие перевозки осуществляются на условиях индивидуальных договоров непосредственно между перевозчиком и заказчиком.

Общественные пассажирские перевозки по территориальной (муниципальной) сети, обеспечивающие транспортное обслуживание населения, включая все без исключения категории населения, в том числе имеющие в соответствии с действующим законодательством право на получение льгот по оплате проезда (бесплатный проезд), осуществляются на основании договора между государственным (муниципальным) заказчиком и перевозчиком на выполнение социального государственного (муниципального) заказа. Тарифы здесь устанавливаются решениями соответствующих органов государственной власти (местного самоуправления). Этот вид заказа формируется в пределах утвержденных плановых объемов бюджетного финансирования общественных перевозок общего пользования на перевозку пассажиров, относящихся к льготным категориям.

Договор на выполнение социального государственного (муниципального) заказа заключается заказчиком по итогам проведения открытого конкурса на выполнение общественных пассажирских перевозок. К участию в проведении конкурса допускаются все предприятия общественного пассажирского транспорта, а также юридические лица, имеющие разрешение (лицензию) на осуществление пассажирских перевозок.

Финансирование перевозчиков, выполняющих социальный государственный (муниципальный) заказ, производится за счет средств соответствующего бюджета и должно распределяться заказчиком с учетом пропорционального обеспечения регулярности перевозок по всем маршрутам, включенным в маршрутную сеть данного территориального образования.

Общий государственный (муниципальный) заказ — дополнительный к социальному государственному (муниципальному) заказу, заказ органов государственной власти (местного самоуправления) на выполнение общественных пассажирских перевозок по согласованным (регулируемым) ими тарифам общественным пассажирским транспортом.

Этот вид заказа формируется соответствующими исполнительными органами государственной власти (органа местного самоуправления) в пределах необходимых объемов выполнения общественных пассажирских перевозок, обеспечивающих потребность на данной территории в транспортном обслуживании населения (за исключением перевозок пассажиров льготных категорий), не обеспеченных выполнением социального государственного (муниципального) заказа.

Общий государственный (муниципальный) заказ выполняется перевозчиком на условиях договора с государственным (муниципальным) заказчиком. Наполнение маршрутной сети общественным пассажирским транспортом в рамках обеспечения выполнения этого заказа производится по итогам открытого конкурса. При этом заказчик обязан финансировать выполнение общего государственного (муниципального) заказа исходя из условий, определенных соответствующими органами и направленных на обеспечение полной компенсации убытков, связанных с осуществлением указанными органами регулирования тарифов на общественные пассажирские перевозки.

Общественный коммерческий заказ формируется государственным (муниципальным) заказчиком на выполнение дополнительных объемов общественных пассажирских перевозок как по территориальной (муниципальной) сети, так и на отдельных дополнительных (в том числе сезонных) маршрутах, открытых по согласованию между заказчиком и перевозчиком. Этот вид заказа выполняется транспортными предприятиями независимо от организационно-правовой формы собственности, а также предпринимателями, осуществляющими свою деятельность без образования юридического лица на условиях договора с государственным (муниципальным) заказчиком по итогам открытого конкурса.

Маршруты общественных пассажирских перевозок по общественному коммерческому заказу, регулярность осуществления движения транспорта при его выполнении устанавливаются по согласованию сторон, а тарифы — перевозчиком самостоятельно.

Решение задачи формирования муниципальных заказов на выполнение городских пассажирских перевозок направлено на создание и функционирование рациональной системы транспортного обслуживания населения и повышение эффективности работы городского пассажирского транспорта. При этом необходимо обеспечить безопасное, быстрое, комфортабельное, удобное, экономичное передвижение людей по маршрутам транспортной сети. Следовательно, рассматриваемая проблема достаточно сложная, она представляет собой комплекс трудоемких, многовариантных, оптимизационных задач. Для их решения предлагается использовать соответствующий методический аппарат [1].

Итак, с позиции системного подхода формирование заказов на выполнение общественных пассажирских перевозок по городской маршрутной сети рассматривается как комплекс задач, для решения которых установлена логическая последовательность (рисунок). На первом этапе выполняется анализ закономерностей функционирования и развития экономики и социальной сферы города. Прежде всего, определяется роль и место пассажирского транспорта, степень его влияния на размещение объектов различного назначения на территории города и развитие отраслей городского хозяйства, оптово-розничной торговой сети, спортивно-оздоровительных и других объектов. Кроме того, изучается обратная связь — влияние системы «город» на городской пассажирский транспорт, ее

потребности и требования к организации общественных пассажирских перевозок.

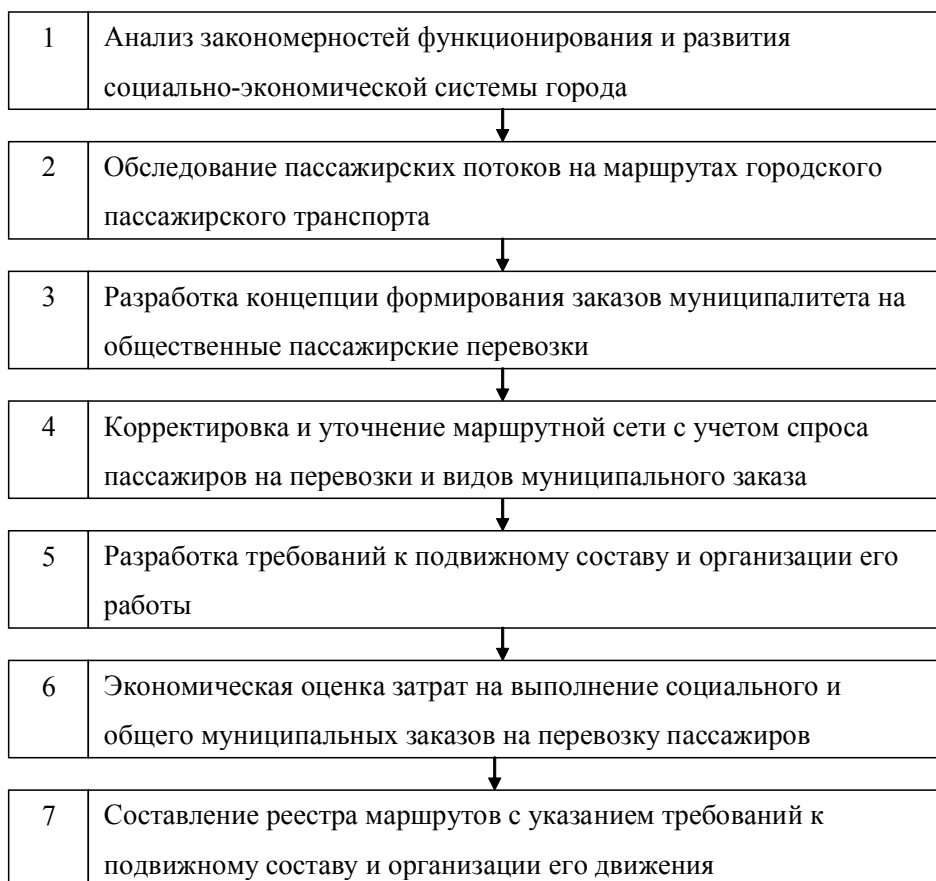
При этом необходимо учитывать особенности города, его транспорта, размещение жилой застройки, промышленности, зеленых насаждений и лесопарков, плотность населения в различных районах и т. д. Например, Новосибирск — огромный город с площадью около 500 кв. км. Его территория расчленена мелкими речками, оврагами, железными дорогами и р. Обь. По характеру освоения городской территории Новосибирск имеет малую плотность населения, которая отличается большой неравномерностью по отдельным районам. Как следствие этого — дальность транспортных передвижений.

Анализ роли и места пассажирского транспорта в жизни города будет неполным без рассмотрения экологических проблем и взаимодействия транспорта и человека. Ведь транспорт — это не только благо, дающее возможность жителю города удовлетворить свои потребности посредством многокилометровых передвижений внутри города, сокращая при этом затраты времени. Это еще и источник шума и газа. Зона функционирования городского транспорта — зона повышенной опасности для пешехода.

Полученные в результате выполнения анализа данные необходимо дополнить материалами обследования пассажирских потоков на маршрутах городского пассажирского транспорта. К традиционным методам обследования [1] следует добавить автоматизированную систему учета и безналичной оплаты проезда в городском общественном пассажирском транспорте. Такая система внедряется во многих городах России, в том числе и в Новосибирске [2]. Она призвана улучшить транспортное обслуживание граждан, совершенствовать организацию учета их проезда и своевременного расчета за оказанные услуги по перевозке.

Основу автоматизированной системы учета и безналичной оплаты проезда в муниципальном общественном пассажирском транспорте Новосибирска составляет использование бесконтактных микропроцессоров пластиковых карт «Электронный проездной». Они имеют две разновидности: «Социальная карта» — для лиц, имеющих право на получение социальной поддержки при проезде в городском пассажирском транспорте, и «Транспортная карта» — для других лиц. Полученные результаты автоматизированной обработки данных учета проезда граждан оформляются в виде сводных отчетов организаций городского общественного транспорта и заявок на возмещение выпадающих доходов при предоставлении транспортных услуг по бесконтактным пластиковым картам «Социальная карта».

Главным недостатком автоматизированной системы учета и безналичной оплаты проезда является ограниченность ее применения. Эта система полностью охватывает только льготную категорию пассажиров и решает ограниченный круг задач по обследованию пассажирских потоков. Пассажиры, не имеющие льгот, предпочитают рассчитываться наличными, а на немunicipальном (коммерческом) транспорте пластиковые карты имеют ограниченное применение. Следовательно, результаты такого учета не соответствуют реальному представлению о состоянии пассажирских потоков, поэтому требуется проведение дополнительных обследований.



Логическая последовательность решения задач при формировании заказов на выполнение общественных пассажирских перевозок

Разработка концепции формирования заказов муниципалитета на выполнение общественных пассажирских перевозок по городской маршрутной сети осуществляется на основе полученных данных в результате произведенного обследования и их анализа. При этом, прежде всего, уточняется спрос на перевозки, а пассажирские потоки распределяются по видам транспорта: автобус, трамвай, троллейбус и метрополитен; устанавливаются для каждого из них параметры пассажиропотоков (количество пассажиров, пассажирооборот, дальность поездки, неравномерность по времени и направлению перевозок). Из общего количества пассажиров выделяются пассажиры, имеющие льготы по оплате поездки, что составляет общий размер социального муниципального заказа.

Размер общего муниципального заказа устанавливается исходя из величины выделенных бюджетных средств на возмещение выпадающих доходов при предоставлении транспортных услуг по регулируемым муниципалитетом пассажирским тарифам. Оставшиеся пассажирские потоки составляют общественный коммерческий заказ.

Таким образом, концепция формирования заказов муниципалитета на общественные пассажирские перевозки представляет собой распределение пассажирских перевозок по видам транспорта и заказам. В дальнейшем на ее основе производится корректировка и уточнение маршрутной сети с учетом спроса пассажиров на перевозки. Все маршруты делятся на две группы: первая — для

выполнения социального и общего муниципального заказов, а вторая — общественного коммерческого.

Возможно и другое решение этой задачи, когда на маршруте одна часть подвижного состава выполняет первые два заказа, а другая — третий. При этом на подвижном составе должна быть указана соответствующая информация для пассажиров.

Следует отметить, что при корректировке и уточнении маршрутной сети может возникнуть необходимость в закрытии старых и открытии новых маршрутов. Методики решения задачи выбора и прокладки маршрутов изложены в работе [1].

На следующем этапе формирования заказов на выполнение общественных пассажирских перевозок разрабатываются требования к подвижному составу и организации его работы на городской маршрутной сети. Перечень общих требований к подвижному составу приведен в методике обоснования типа и количества транспортных средств [1]. Требования к организации работы подвижного состава на маршрутах городской сети устанавливаются на основе разработанных расписаний движения. На каждом маршруте отдельное расписание, выписка из него предназначена водителю и диспетчеру.

В дальнейшем производится экономическая оценка затрат на выполнение социального и общего муниципальных заказов на перевозку пассажиров. Такая оценка необходима для сопоставления размеров выделенных бюджетных средств на покрытие выпадающих доходов, потребности в них при осуществлении этих перевозок. Задача может быть решена в системе планирования эксплуатационных расходов транспортных предприятий либо другими методами определения себестоимости перевозок. На основе полученных результатов корректируются социальный и общий муниципальные заказы.

Процесс формирования заказов на выполнение общественных пассажирских перевозок на территории города завершается составлением реестра маршрутов с указанием требований к подвижному составу и организации его движения в виде расписаний. Эти документы являются основой для подготовки обязательных условий выполнения заказов и включения их в договор между заказчиком и исполнителем, а также проверки его выполнения.

Литература

1. Бунеев В.М. Пассажирский транспорт Новосибирска: Проблемы повышения эффективности и развития / НГАВТ. Новосибирск, 1999. 268 с.
2. О внедрении в городе Новосибирске автоматизированной системы учета и безналичной оплаты проезда в городском общественном пассажирском транспорте: Постановление мэрии г. Новосибирска от 26 июня 2006 г. № 716. 2 с.
3. О пассажирских перевозках в Новосибирской области: Закон Новосибирской области от 21 июля 1999 г. № 71-03 (с изм. на 23 ноября 2004 г.). 14 с.