МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение

высшего образования

**«КУБАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

**(ФГБОУ ВО «КубГУ»)**

**Кафедра организации и планирования местного развития**

**КУРСОВАЯ РАБОТА**По дисциплине: Основы государственного и муниципального управления

По теме: Организация предоставления транспортных услуг населению и транспортное обслуживание в городе Краснодаре

|  |  |
| --- | --- |
| Работу выполнил | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ А.В.Туркина |
| Факультет | управления и психологии, 1 курс, 2 гр. |
| Направление 38.03.04 | «Государственное и муниципальное управление» |
| Научный руководитель  К-т. экон. наук, доц. | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_­\_\_\_\_ Е.М. Крылова |

Краснодар 2018

**СОДЕРЖАНИЕ**

Введение

1. Теоретические основы организации деятельности пассажирского транспорта.

1.1 Роль общественного пассажирского транспорта в жизнеобеспечении современного города.

1.2 Законодательное регулирование транспортного обслуживания населения.

1.3 «Модели» организации деятельности городского пассажирского транспорта.

2. Современное состояние и проблемы развития пассажирского транспорта (на примере города Краснодара).

2.1 Общая характеристика обслуживания населения услугами пассажирского транспорта в г. Краснодаре.

2.2 Система управления городским пассажирским транспортом города Краснодара.

2.3 Основные проблемы в области предоставления транспортных услуг населению в городе Краснодаре.

Заключение

Список использованной литературы

**Введение**

Транспортная система является главным элементом современного города, функционирование которой во многом определяет удобство жизни городского населения, но, в то же время, транспортная система общественного и индивидуального пользования является сегодня одним из основных источников шума и загрязнения вредными веществами экологической среды обитания человека.

Таким образом, проблема сбалансированного и наиболее эффективного использования и развития системы общественного транспорта приобретает исключительную актуальность, а ее решение требует применения самых современных подходов и методов. В условиях функционирования рыночной экономики деятельность автотранспортных предприятий и организаций осуществляется на основе конкурентных отношений.

Рынок автотранспортных услуг характеризуется в настоящее время высокой степенью неопределенности и риска.

Объектом исследования данного проекта является Муниципальное предприятие Краснодара- автотранспортное предприятие по перевозке пассажиров в междугороднем и пригородном сообщении.

Предметом исследования являются пассажирские перевозки в городском сообщении.

В работе был проведен анализ деятельности предприятия. Сделаны соответствующие выводы о деятельности предприятия и положения его на рынке автотранспортных услуг.

**1. Теоретические основы организации деятельности пассажирского транспорта**

* 1. **Роль общественного пассажирского транспорта в жизнеобеспечении современного города**

Общественный транспорт рассматривается профессиональными специалистами как особо важная логистическая относительно самостоятельная и само совершенствующаяся система, являющаяся в настоящее время составной частью региональной, национальной и международной логистики, развивающаяся в соответствии с основными этапами эволюции логистики, цепей поставок, также требующая изменений и логистических инноваций.

Развитие общественного транспорта является актуальной задачей современности, поскольку он непосредственно или косвенно влияет на эффективность экономики страны и реализацию социально-экономических функций. Система городского пассажирского транспорта играет важнейшую роль в жизни мегаполиса, в решении спектров вопросов, связанных с проблемами обеспечения комфортабельного, безопасного, качественного транспортного обслуживания, не защищенных слоев населения страны, не имеющих собственных транспортных средств. Успешный рост и развитие городов невозможен без совершенствования инфраструктуры и коммуникаций городского пассажирского транспорта[[1]](#footnote-1).

Говоря об общественном транспорте, как логистической системе в инфраструктуре мегаполисов,необходимо разобраться с некоторыми терминами. Развитие современных мегаполисов сопровождается увеличением территорий, переселением населения в новые освоенные районы, что влечет за собой удаление жилых районов от мест работы. Вследствие этого возникает необходимость общественного транспорта в жизни мегаполиса. В научной литературе встречается несколько определений городского пассажирского транспорта:

— вид городского транспорта, выполняющий регулярные перевозки пассажиров по установленным и фиксированным маршрутам, рейсам, известным населению;

— многофункциональная транспортная система, которая объединяет различные виды транспорта и осуществляет движение по территории города и ближайшей пригородной зоне.

Анализируя вышеприведенные определения общественного транспорта, можно сказать, что это стабильная система постоянных, регулярных пассажирских перевозок в городе и за его пределами,согласно с экономическими и социальными концепциями, проектами и планами расширения города.

Главная цель пассажирского транспорта в мегаполисе является перевозка жителей с наименьшими затратами времени и финансов, а также с повышенным уровнем комфортабельности и работы транспортных предприятий с минимальными затратами.

Логистическая система непосредственно связана с общественным транспортом, поэтому представляет собой экономическую систему, состоящую из совокупности предприятий и фирм,парков и депо, их технологического оснащения, транспортных средств, организующих осуществление пассажирских перевозок.

Общественный транспорт обеспечивает территориальное единство и целостность городов, доступность всех составляющих городского хозяйства[[2]](#footnote-2).

Посредством городского пассажирского транспорта осуществляется основная часть поездок населения.

Общественный транспорт в жизни мегаполисов выполняет ряд основных задач:

— доставка населения к местам труда и обучения и обратно к местам проживания;

— обеспечение перевозками граждан по личным целям, трудовыми и культурными поездками, доставка к вокзалам, аэропортам, портам и обратно.

Транспортная система имеет экономическое значение, обеспечивая сообщение между отдельными районами города, которая благоприятствует расширению рынков.

Следует выделить некоторые свойства городского транспорта, как логистической системы:

Целостность и членимость: каждый элемент логистической системы должен работать как единое целое, и должен обладать способностью к объединению и совместной работе. Таким образом, любая заданная цель реализуется системой в целом, а не отдельными ее звеньями.

Структурированность: предполагает наличие организационной структуры, которая должна состоять из взаимосвязи объекта и субъекта управления, реализующие данную цель.

Иерархичность: подчинение элементов системы более низкого уровня элементам более высокого уровня.

Организационная структура: связи между элементами упорядочены, следовательно, логистическая система городского пассажирского транспорта имеет свою организацию .

Оценивая перспективу тех или иных направлений дальнейшего развития общественного транспорта необходимо соблюдать баланс между интересами потребителей транспортных услуг, нуждающихся в определенном уровне их качества, и транспортными предприятиями, которые заинтересованы в снижении собственных издержек. Эффективная организация управления системой городского пассажирского транспорта должна быть ориентирована на снижение влияния негативных факторов функционирования системы, учет интересов предприятий, при повышении уровня качества предоставляемых транспортных услуг.

* 1. **Законодательное регулирование транспортного обслуживания населения**

Практически все граждане ежедневно нуждаются в территориальном перемещении, т.е. в услугах по перевозке. Как правило, в них принимают участие два субъекта: транспортная организация (владелец транспортного средства) и пассажир. Будучи урегулированы нормами права, эти отношения принимают форму обязательственноправовых.

Гражданское законодательство советского времени рассматривало договор перевозки в качестве отдельного вида договора подряда, не признавая его самостоятельным договором.

Вместе с тем гражданско-правовая доктрина того времени исходила из самостоятельного характера договора перевозки и необходимости его детального регулирования. Договорная природа обязательств по перевозке пассажиров и багажа не вызывала сомнения даже у тех цивилистов, которые пытались квалифицировать обязательства по перевозке грузов как внедоговорные.

Так, М.М. Агарков в работах, изданных до 1940г., квалифицировал обязательства по перевозке пассажиров как одностороннюю сделку, но затем изменил свой взгляд, признав здесь наличие двустороннего возмездного договора.

В настоящее время договор перевозки является самостоятельным гражданскоправовым договором, а договор перевозки пассажиров является его разновидностью. Согласно ст. 703 ГК КР по договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу, а пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за провоз багажа. Из данного определения видно, что его предметом является перемещение пассажира из пункта отправления в пункт назначения. Однако пассажир - не объект перевозочной деятельности, а субъект договорных отношений по перевозке[[3]](#footnote-3).

Иной позиции придерживался Яичков К.К., считающий, что «особенность транспортных услуг заключается в том, что они оказываются не в вещественной форме, а в форме деятельности».

По справедливому мнению Гречухи В.Н. « предметом договора перевозки пассажиров являются транспортные услуги по перевозке пассажиров в пункт назначения. Она заключается в выполнении перевозчиком действий по осуществлению перевозки.

При этом, как рассмотрено выше, транспортная услуга по перевозке пассажиров имеет ряд дополнительных особенностей: потребителем услуги (пассажиром) всегда является физическое лицо, опосредуется договором перевозки, должна соответствовать требованиям безопасности, обеспечению необходимых комфортных условий для пассажира, соблюдению графика движения транспорта.

На наш взгляд вышеуказанное мнение Яичкова К.К. является необоснованным, оно также не поддерживается такими учеными цивилистами, как Арабаев Ч.И., Мурзабекова Ж.Т., Витрянский В.В., С.С. Алексеев, Е.А. Суханов, т.е. правовая доктрина доказала, что договор перевозки пассажиров различается от договора перевозки грузов, и как отдельный вид договора перевозки, что также нашло подтверждение в ст. 703 ГК КР. Иной вопрос, когда из грамоздкой конструкции договора перевозки пассажиров некоторые ученые выделяют договора перевозки багажа как самостоятельный вид договора.

Так, Т.А. Фадеева прямо указывает на то обстоятельство, что «при перевозке пассажира и его багажа заключаются два договора, различных по своей правовой природе».

На различную правовую природу этих договоров обращал внимание Г.П.Савичев. Так, по его мнению «договор перевозки пассажиров консенсуальный, а договор перевозки багажа – реальный… заключение договоров перевозок пассажиров удостоверяется проездными документами (билетами), а сдача пассажирами багажа багажными, грузобагажными квитанциями соответственно».

Автор главы «Транспортные обязательства» учебника по гражданскому праву Д.А.Медведев и В.Т. Смирнов вообще безоговорочно, без каких либо комментариев выделили в качестве самостоятельных два договора: договор перевозки пассажира и договор перевозки багажа. При этом договор перевозки багажа рассматривается ими как дополнительный по отношению к договору перевозки пассажира.

Поддерживая позицию В.В. Витрянского и законодателя можем утверждать, что из определения договора перевозки явно видно, что действия пассажира по сдаче багажа и действия перевозчика по его доставке в пункт назначения и выдаче багажа пассажиру не выходят за пределы предмета договора перевозки пассажира и должны быть квалифицироваться как действия сторон по исполнению обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира.

Условия перевозки отдельными видами транспорта и ответственности ее субъектов могут определяться соглашением сторон только в случаях, когда ГК, транспортными уставами и кодексами, иными законодательными актами не установлено иное. Во-вторых, регулирование перевозок, в том числе пассажиров, должно носить комплексный характер, имея в виду масштабы государства, протяженность транспортных артерий и сложность управления ими. Комплексность достигается путем соединения в рамках одного правового акта норм частного и публичного права. В результате устанавливается единая схема управления соответствующим видом транспорта, методы организации перевозок, условия содержания транспортных средств, дорог, путей сообщения и, наконец, взаимоотношения сторон обязательства перевозки.

Таким образом, регулирование основной части транспортных отношений должно осуществляться на уровне специальных законов. В цивилистической литературе по своей характеристике договор перевозки пассажиров рассматривается как двусторонний (взаимный), возмездный, консенсуальный.

По мнению Х.И.Шварца, лица, которые в виде исключения, имеют право на бесплатный проезд, не могут рассматриваться как участники договора перевозки; они пассажиры, права которых на проезд обусловлены не договором с перевозчиком, а нормами административного права, предписывающими перевозчику перевозить их бесплатно.

В нашем случае в основе договора лежит желание (цель) пассажира переехать в другое место и при необходимости перевезти с собой багаж, а у перевозчика - за установленную плату доставить пассажира и его багаж в пункт назначения. Договор перевозки пассажира транспортом общего пользования относится к категории договоров присоединения.

Главной особенностью договора перевозки пассажира является то, что в качестве стороны, потребляющей услуги по перевозке, выступает гражданин, который как субъект договора присоединения остается в определенной зависимости от перевозчика и нуждается в четкой защите своих прав, вытекающих из договора перевозки.

Транспорт общего пользования обязан осуществлять перевозку за одинаковую плату, за исключением случаев, когда законом или иными правовыми актами допускается предоставление льгот для отдельных категорий пассажиров[[4]](#footnote-4).

Так, перевозчик вправе отказать пассажиру в продаже билета только в случаях невозможности осуществить перевозку (отсутствие свободных мест; явления стихийного характера, препятствующие перевозке; состояние здоровья пассажира и т.п.).

Таким образом, рассмотрев понятие, предмет договора перевозки пассажиров, его квалифицирующие признаки, рассмотрев условия перевозки, требования, предъявляемые к качеству услуг по перевозке пассажиров, нам представляется, что приведенное выше легальное определение договора перевозки пассажиров не учитывает изменений, происшедших в практике организации перевозок пассажиров, не отвечает современным требованиям к транспортному обслуживанию населения и нуждается в совершенствовании.

Проанализировав систему нормативных правовых актов федерального уровня, регулирующих деятельность в сфере организации и обеспечения транспортного обслуживания населения, можно условно выделить в ней 3 группы, это нормативно-правовые акты, устанавливающие полномочия органов государственной власти и органов местного самоуправления в части обеспечения населения услугами пассажирского транспорта; нормативно-правовые акты, регулирующие функционирование пассажирского транспорта общего пользования и его развитие; нормативно-правовые акты, устанавливающие порядок предоставления транспортных услуг отдельным категориям населения.

Конституция Российской Федерации, Федеральный закон от 06.10.1999 года «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации», и Федеральный закон от 06.10.2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» разрешают вопрос разграничения полномочий между органами власти различных уровней.

Исходя из конституционных принципов разграничения предметов ведения и полномочий между органами государственной власти Российской Федерации и субъектов РФ, самостоятельности местного самоуправления в пределах своих полномочий и не вхождения его органов в систему органов государственной власти, можно утверждать, что действующим федеральным законодательством строго закреплены предметы компетенции указанных органов в сфере транспортного обслуживания населения, что создает правовое поле для исполнения ими своих обязанностей в данной сфере и исключает возможность вмешательства в деятельность, не относящуюся к их компетенции.

Что касается второй выделенной группы нормативных правовых актов, здесь можно отметить, что в настоящее время в России отсутствует федеральный закон, регулирующий функционирование пассажирского транспорта и его развитие.

В части организации пассажирских перевозок основным документом остается  Постановление от 14 февраля2009 г. N 112 «Об утверждении правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

Действовавший ранее приказ Минавтотранса РСФСР от 31.12.1981 года № 200 «Об утверждении Правил организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте», принятый в конце 1981 года, и закрепивший указанные Правила, безнадежно устарел и не отражал рыночных реалий, а потому и не мог эффективно действовать в современных условиях.

Существенной недоработкой представляется отсутствие единого федерального закона по вопросам транспортного обеспечения населения, который мог бы стать правовой основой. При чем известно, что ранее такой законопроект был разработан и принят в первом чтении, но не прошел не обходимого уровня подготовки и доработки.

В данном случае речь идет о законопроекте № 423427-4 “Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации”, принятый Государственной Думой в первом чтении 4 июля2007 г.  Данный законопроект имел своей основной задачей установление правовых основ для формирования единого рынка услуг автомобильного и городского пассажирского транспорта в Российской Федерации при регулировании отношений, связанных с организацией транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения.

Но, возложенная на него задача не была применима к реализации из-за ряда недоработок.

По своей сути законопроект носил рамочный характер, применял понятия, толкования которых не предоставлялись. Помимо вышеуказанного, законопроектом предусматривалось, что договор об организации регулярных перевозок должен заключаться в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации о размещении заказов, однако его нормы, в частности положения части 2 статьи 9, статей 10 и 11, не согласовывались с действовавшим на тот момент Федеральным законом “О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд”.

По заключению Президента Российской Федерации закон требовал устранения имеющихся правовых и организационных неясностей, нуждался в доработке и мог быть поддержан с учетом замечаний, однако, доработки законопроекта так и не последовало.

На сегодняшний день законодательными органами каждого субъекта федерации уделено внимание вопросам организации транспортного обслуживания населения на территории субъекта. Такой документ провозглашает поставленные цели в области транспортного обеспечения населения, дает расшифровку понятийного аппарата используемого в таком законе, поскольку не стоит забывать о важности и специфичности регулируемых вопросов.

Большую трудность в рассмотрении вопросов транспортного обеспечения населения представляет то, что разрешение вопросов транспортного обслуживания населения субъекта федерации и далее города, муниципальных образований – это не единый документ а документы различного рода, как и приказы постановления, не редко поименованные с указанием различных вопросов, однако имеющие прямую связь в решении вопросов транспортного обслуживания населения. Законом Тюменской Области «О наделении органов местного самоуправления отдельными государственными полномочиями на 2014 год и на плановый период 2015-го и 2016 годов», который был принят областной Думой 24 октября 2013 года, были закреплены государственные полномочия в области транспортного обслуживания, которое были переданы органам местной власти.

Так, органы местного самоуправления муниципальных образований, были наделены государственными полномочиями по организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом общего пользования в межмуниципальном сообщении, связывающем городские поселения, которые являются административными центрами муниципальных районов, с населенными пунктами данного муниципального района. Помимо этого, Органы местного самоуправления муниципальных образований были наделены государственным полномочием по государственному регулированию тарифов на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском (внутрипоселковом) сообщении и в пригородном сообщении до садоводческих товариществ. Данный закон свидетельствует о гибкости управления организацией транспортного обслуживания населения, возможности делегирования полномочий государственных органов муниципальным властям с обеспечением субвенций. В то же время, прецеденты передачи или изменения полномочий субъектов власти на местах, создают разночтения и противоречия, нередко даже вводя в заблуждение сотрудников специализированных департаментов, во время не ознакомленных с нормативно-правовыми актами, вносящими изменения в существующую систему регулирования транспортного обслуживания. Помимо наличия большого объема источников права, регулирующих транспортное обеспечение нужд населения в городских поселениях, существуют и практические не менее существенные проблемы, которые выходят на уровень транспортного комплекса в целом – отношения субъектов власти и перевозчиков, тарифные политики, маршрутизация транспорта, с учетом меняющихся нужд городских поселений. Отдельную сложность представляет конкурсный метод выбора перевозчика, когда, победить в конкурсе на территории субъекта может не лучший, а «нужный» перевозчик, что может также нести угрозу как для городской транспортной сети и инфраструктуры, так и для потребителя. В связи с этим целесообразно считать необходимым

Реализацию современных конкурсных механизмов регулирования допуска, технологий организации и контроля деятельности операторов всех форм собственности на городской маршрутной сети, а также механизм пресечения несанкционированных перевозок в правовом регулировании пассажирских перевозок. В процессе  реализации указанных положений, представляется возможно рассмотреть целесообразность создания рыночно ориентированной безопасной системы пассажирских перевозок городским транспортом общего пользования. Также необходимо усилить контроль и повысить ответственность перевозчиков за соблюдение Правил дорожного движения и Правил перевозки пассажиров. Ужесточить требования применяемые к конструкции транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров. Кроме того, необходимо повышать уровень профессиональной подготовки работникам органов всех ветвей власти, которые являются уполномоченными в сфере транспортного обслуживания. Их профессионализм должен проявляться в глубоком знании законодательства, регулирующего отношения в данной сфере. Хочется верить, что на всех уровнях власти будет продолжаться положительная тенденция по усовершенствованию существующей системы транспортного обслуживания населения.

При административно-правовом регулировании отдельных аспектов транспортного обеспечения жителей городских поселений нормотворцам не стоит забывать о важности реальной стороны тех правоотношений, которые регулируются принимаемым или изменяемым нормативно-правовым актом. Транспортное средство, априори, источник повышенной опасности, пути сообщения, или же – дороги, скопления источников повышенной опасности, и уже исходя из этого важно гарантировать минимизацию возможностей возникновения нештатных и чрезвычайных ситуаций, в том числе, в рамках законодательства, направленного на обеспечение безопасности в сфере транспорта и дорожного движения.

* 1. **«Модели» организации деятельности городского пассажирского транспорта**

В зависимости от уровня государственного управления и степени развития рыночных отношений можно выделить три базовые организационные модели организации ГПТ:

Таблица 1 - Краткая характеристика организационных моделей системы ГПТ



1) административная модель. Особенностью этой модели является преимущественное использование административных рычагов управления ГПТ. Транспортные предприятия могут выиграть право на обслуживание одного или нескольких маршрутов города на конкурсной основе, получая при этом фиксированную оплату за работу. Все остальные функции от разработки маршрутов до сбора платы за проезд берет на себя администрация города;

2) свободный рынок. Характеризуется преобладанием рыночных механизмов регулирования ГПТ. Участие городской власти в управлении общественным транспортом ограничивается только контролем технического состояния подвижного состава и квалификации водителей. Все вопросы, связанные с определением маршрутов, расписаний движения, видами используемых транспортных средств, установкой тарифов и т.п., решаются непосредственно транспортными предприятиями и частными перевозчиками;

3) регулируемый рынок, к которому относится все многообразие форм отношений между администрацией города и перевозчиками, которое находится между двумя крайними моделями и определяется в каждом конкретном случае в зависимости от задач, условий, возможностей и интересов обоих сторон. Регулируемый рынок предполагает договорные отношения между администрацией города и перевозчика- ми и различные виды контрактов.

В научной литературе встречается несколько определений городского пассажирского транспорта. Городской пассажирский транспорт определяют как:

- «городской вид транспорта, выполняющий регулярные перевозки пассажиров по установленным и фиксированным на длительный период времени маршрутам, известным населению»

- «многофункциональную транспортную систему, которая объединяет различные виды транспорта и осуществляет движение по территории города и ближайшей пригородной зоне»

- «функционирующую на территории города и в некоторых случаях за её пределами устойчивую, развивающуюся систему перевозок пассажиров в соответствии с социально-экономическими концепциями и планированием жизнеобеспечения города».

Сравнивая вышеприведённые определения городского пассажирского транспорта, мы можем говорить, что исследователи сходятся в том, что это устойчивая система регулярных перевозок пассажиров в черте города и за его пределами в соответствии с социальными и экономическими концепциями и планами развития города.

Однако с ростом городов и городского пассажирского транспорта происходит увеличение транспортной активности населения, что неизбежно приводит к увеличению нагрузки на систему городского пассажирского транспорта[[5]](#footnote-5).

Городской пассажирский транспорт имеет важное социальное значение, поскольку его функционирование призвано удовлетворять потребность населения в перемещениях в пределах города и ближайших пригородах.

Очевидно, что стоимость проезда на различных видах транспорта варьируется в зависимости от регулярности совершаемых рейсов, скорости движения и уровня комфорта.

Основные маршруты транспортной активности населения могут быть разделены на следующие группы:

- город - пригород (в рабочие дни движение населения из близлежащих городов к местам работы и обратно, в выходные дни - проезд населения на приусадебные участки, расположенные за городом);

- магистральные внутригородские поездки (в данную группу относятся перемещения пассажиров из окраинных районов в центр города или перемещение между районами города);

- локальные внутригородские (поездки, совершенные населением между соседними районами или внутрирайонные).

Городской системе пассажирского транспорта необходима модернизация парка транспортных средств, что позволит повысить качество обслуживания пассажиров и улучшить экономические показатели работы транспортной системы.

Также следует обратить внимание, что переход автобусного парка на модели, производимые в соответствии с более жесткими экологическими требованиями, может снизить уровень выбросов вредных веществ. Увеличение пассажиропотока на автобусах особо малой вместимости связано с увеличением вместимости салонов.

Иногда автобус большой вместимости и автобус особо малой вместимости могут обслуживать пассажиров на одном маршруте, но у второго этот маршрут незначительно длиннее, захватывает объекты, социальная значимость которых растет.

Образование заторов на дорогах и перекрестках города приводит к увеличению времени поездки, а это в свою очередь влияет как на экономические показатели работы системы городского пассажирского транспорта, так и на психологический и экологический аспекты данной проблемы.

Во-первых, вследствие того, что городской пассажирский транспорт оказывается участником так называемых дорожных «пробок», снижаются регулярность рейсов, надежность перевозок, время движения по маршруту становится малопредсказуемым. В результате увеличивается расход топлива, для обеспечения потребности в перевозках требуется увеличение парка подвижного состава и, соответственно, растёт себестоимость перевозок.

Во-вторых, длительное нахождение в дорожном заторе способствует накоплению так называемой транспортной усталости как у пассажиров, так и у водителей транспортных средств, что в конечном итоге может привести к снижению внимания и уменьшению уровня безопасности движения.

В-третьих, дорожные заторы способствуют увеличению расхода топлива, длительному нахождению большого количества транспортных средств на улицах, что приводит к загрязнению окружающей среды. Увеличение числа автомобильного общественного транспорта и личного транспорта способствовало постановке проблемы оценки влияния транспорта на экологию города.

Еще одной причиной, снижающей эффективность работы городского пассажирского транспорта, является не совсем продуманная система оплаты проезда при входе через переднюю дверь.

Система городского пассажирского транспорта имеет важное социальное значение, удовлетворяет потребность населения города в перемещениях в пределах определенной территории при минимальных затратах времени при определённой степени комфорта[[6]](#footnote-6).

Увеличение жителей города неизбежно приводит к увеличению и количества пассажиров, пользующихся услугами городского транспорта, и числа владельцев индивидуальных транспортных средств.

Всем необходимо передвигаться с минимальными временными затратами, но одновременно это при большом количестве транспортных средств на ограниченной улично-дорожной сети становится затруднительно. Регулирование направления движения транспортных потоков в часы «пик» может частично снизить напряжённость на загруженных участках, предотвращая образование заторовых ситуаций.

Увеличение пассажиропотока порождает растущую потребность в транспортных услугах.

Эффективная организация управления системой городского транспорта должна быть ориентирована на снижение влияния негативных факторов функционирования системы, учет интересов предприятий-перевозчиков при повышении уровня качества предоставляемых транспортных услуг.

Таким образом, перевозка пассажиров в современном городе является частью хозяйственного оборота.

Основная роль транспорта общего пользования (ТОП) - обеспечение устойчивого развития городов. В частности, по сравнению с индивидуальным автотранспортом, ТОП существенно повышает безопасность перевозок и обеспечивает значительное сбережение природных и финансовых ресурсов.

**2. Современное состояние и проблемы развития пассажирского транспорта (на примере города Краснодара)**

**2.1 Общая характеристика обслуживания населения услугами пассажирского транспорта в г. Краснодаре.**

Из наиболее важных событий 2017 года стоит выделить приобретение 60 автобусов МАЗ-206 для обслуживания краснодарских маршрутов и спортивных мероприятий в Сочи, ремонт Садового моста и центральной части улицы Тургенева (будет завершён в 2018 году). Автобусная маршрутная сеть претерпела значительные изменения: из реестра была удалена большая часть «мёртвых душ» (необслуживаемых линий), также были закрыты несколько действовавших маршрутов, трассы некоторых других же были подкорректированы, в том числе и продлены. Во второй половине года на транспорте МУП «КТТУ» была внедрена система оплаты проезда с помощью бесконтактных банковских карт. Для пассажиров стали доступны несколько тематических трамвайных вагонов. В конце года стали проводиться исторические экскурсии на трамваях.

В 2017 году в Краснодаре был начат капитальный ремонт нескольких важных участков улично-дорожной сети, повлиявший в том числе и на работу городского транспорта.

Сеть автобусных маршрутов Краснодара в течение прошедшего года изменилась довольно значительно. Был официально упразднён ряд муниципальных маршрутов — как фактически не работающих, так и частично дублирующих другие маршрутные направления. Многие маршруты изменили свои трассы, в том числе существенно увеличив протяжённость. На севере города постепенно начал формироваться второй контур маршрутной сети, состоящий из маршрутов, не заходящих (или незначительно заходящих) в центральную часть Краснодара. Отчасти этот процесс был вызван всё нарастающими городскими заторами, приводящими к ситуациям, когда дорога в объезд центра оказывается быстрее и удобнее, чем традиционная логистическая цепочка «городской микрорайон — центральная часть города — другой микрорайон».

Новые автобусы МАЗ-206, поступившие в МУП «КТТУ» весной 2017 года (подробнее об этом — ниже), с 1 августа вышли на городской маршрут №52, ранее обслуживавшийся одной машиной исключительно в пиковое время. Трасса маршрута была значительно изменена: от Компрессорного завода автобусы стали следовать большой петлёй через северную часть улицы Московской (так называемый Музыкальный микрорайон), далее по улице Солнечной, Ростовскому шоссе, улицам Красной и Северной до улицы Академика Трубилина (КубГАУ). Остался также заезд маршрута в Славянский микрорайон, выполняемый, как и раньше, одной машиной в утреннее и вечернее время.

C 1 сентября автобусный маршрут №46 был перенаправлен по улице 40-летия Победы. 7 октября в Краснодаре были продлены два автобусных маршрута: №4 — до торгового центра «Лента», расположенного на Западном обходе, №141а — на два квартала вглубь станицы Старокорсунской.

Изменение сразу шести муниципальных маршрутов произошло 18 ноября. 15 декабря состоялось открытие автомобильного движения по Садовому мосту. Также в феврале-апреле 2017 года проводились эксперименты по введению отдельных автобусных рейсов для перевозки футбольных болельщиков к стадиону «Краснодар» и обратно.

Под конец обзора изменений маршрутной сети 2017 года стоит упомянуть, что в ноябре были подведены итоги аукциона на обслуживание нескольких муниципальных маршрутов, согласно которым автобусы должны были выйти на временно не действующие маршруты №21, №22 и №102а, с 15 марта — на маршрут №155а, в апреле — на маршрут №6. Как уже было сказано выше, в реальности до конца года стал работать только маршрут №22, причём на него было выпущено весьма небольшое количество транспортных средств (3-4 автобуса).

Парк краснодарского электротранспорта в 2017 году практически не претерпел изменений. По факту это означает, что средний возраст транспортных средств увеличился, на замену изношенным трамваям и троллейбусам не были поставлены новые вагоны и машины. И это при том, что в Российской Федерации уже не первый год действует программа развития промышленности, по которой можно приобрести новые трамваи и троллейбусы со значительной скидкой от начальной цены.

В начале марта был возвращён на завод трёхсекционный низкопольный вагон Stadler B85300M «Метелица», проходивший в 2016 году испытания в Восточном трамвайном депо. В апреле на краснодарские маршруты вышел трамвай Tatra T3 №039, прошедший капитально-восстановительный ремонт с модернизацией в мастерских по ремонту подвижного состава (МРПС) МУП «КТТУ».

Во второй половине июня в депо №1 поступили два троллейбуса «Мегаполис», переоборудованных из гибридных автобусов Тролза-5250 «Экобус».

Программа капитально-восстановительного ремонта троллейбусов, также как и аналогичная программа по модернизации краснодарских трамваев, в 2017 году была значительно сокращена. В мастерских трамвайно-троллейбусного управления прошли восстановление лишь 4 троллейбуса: БТЗ-52761Р №150 и ЗиУ-682 №№207, 145 и 141.

МУП «КТТУ» в очередной раз выступило площадкой для эксплуатационных испытаний новой техники, на этот раз — газового автобуса Volgabus-5270. Новинка прибыла 14 февраля в троллейбусное депо №2, через несколько дней вышла на «витринный» автобусный маршрут №2Е, на котором и проработала до конца июня, после чего была возвращена дилеру волжского завода.

В марте началась поставка 60 новых автобусов МАЗ-206, предназначенных для обслуживания посетителей игр Кубка конфедераций 2017 года и чемпионата мира по футболу 2018 года, проводимых в Сочи. Машины были переданы в распоряжение Краснодарского трамвайно-троллейбусного управления и распределены поровну между двумя троллейбусными депо. После проведения Кубка конфедераций автобусы вышли на муниципальные маршруты №№2, 10, 52, 96.

Определённую тревогу вызывает то, что с городских улиц начали массово исчезать «олимпийские» автобусы ЛиАЗ-5292 и их «коллеги» ЛиАЗ-5293. Причина выхода из строя «Лиазов», ранее работавших в Сочи — конструктивные дефекты, приводящие к преждевременному износу двигателя. Автобусы ЛиАЗ-5293 же стали на прикол в ожидании приобретения дорогостоящих запчастей.

В феврале на перекрёстке улиц Коммунаров и Северной было установлено новое трамвайно-троллейбусное пересечение. Основное достоинство оригинальной петербургской разработки — отсутствие изолированных участков. Трамваи и троллейбусы могут проходить эту спецчасть под током, также как и останавливаться на ней. Опытная эксплуатация подтвердила заявленные характеристики новинки. При наличии средств такие пересечения будут устанавливаться на смену старым, имеющим изолированные участки, остановка на которых может привести к значительным задержкам в движении трамваев.

Закрытие на ремонт улицы Тургенева стало своеобразным «катализатором» восстановления троллейбусной линии по улице Будённого, которая стала использоваться для «нулевых» рейсов 8-го маршрута (выход из депо в направлении ЮМР и заход в депо в обратном направлении).

В 2017 году был проведён капитальный ремонт трамвайного пути на улицах Каляева (переезд через ул. Красных Партизан), Коммунаров (от ул. Чапаева до ул. Карасунской, от ул. Гоголя до ул. Ленина), Магистральной (пересечение с ул. Онежской), Садовой (от ул. Дмитриевской дамбы до ул. Казачьей), Стасова (перекрёсток с ул. Свободной, кривые на пересечении с ул. Ставропольской), а также на повороте с улицы Крупской на улицу Островского. Также специалистами службы пути КТТУ был выполнен капремонт спецчастей (стрелок, крестовин) на улицах Железнодорожной, Захарова, Красных Зорь, Ставропольской (на выезде из Восточного депо). Началась установка температурных компенсаторов: в течение года на трамвайных линиях были смонтированы 5 комплектов данных устройств. В ноябре на улице Стасова в районе конечной станции «Хладокомбинат» старая рельсошпальная решётка была заменена на новую с трамвайными шпалами облегчённого типа, оснащёнными упругими рельсовыми скреплениями.

Самым главным инфраструктурным проектом 2017 года стал капитальный ремонт Садового моста.

В декабре на улице Ставропольской началась замена трамвайных светофоров на новые бескозырькового типа, со светодиодными линзами, размещёнными за прозрачным оргстеклом. Это уже как минимум пятый тип светодиодных светофоров для маршрутных транспортных средств, устанавливаемых в нашем городе с начала 2000-х годов.

Ближе к концу года в распоряжение МУП «КТТУ» были переданы 14 новых комплектов светодиодных табло «Орбита». Эти комплекты были распределены между двумя троллейбусными депо и установлены на троллейбусы ЗиУ-682. Примерно в это же время светодиодные табло начали появляться на автобусах ПАЗ-3203 и ПАЗ-3204 частных перевозчиков — в относительно небольшом количестве, только как замена передних указателей.

К 105-летию трамвайной линии, соединяющей Краснодар с Пашковским микрорайоном, МУП «КТТУ» совместно с ГТРК «Кубань» подготовили просветительский проект. В новых вагонах моделей 71-623 и 71-931 «Витязь», работающих на маршруте №5, стали звучать аудиоролики, рассказывающие о достопримечательностях города и известных людях, в честь которых названы трамвайные остановки. Акция проводилась с начала апреля по сентябрь.

6 июня в Западном трамвайном депо состоялась презентация тематического вагона, оформленного в честь 25-летия побратимских связей, установленных между столицей Кубани и немецким городом Карлсруэ. Юбилейный трамвай стал курсировать по всем маршрутам депо (№№2, 3, 6, 7, 11, 15, 21). Чуть позже специально для этого вагона также были подготовлены аудиоролики, более подробно рассказывающие тему побратимских отношений между городами.

К середине года положение Краснодарского трамвайно-троллейбусного управления резко ухудшилось. Новый директор предприятия, проработав несколько месяцев, подал заявление на увольнение. У МУП «КТТУ» накопились значительные долги перед налоговой службой и кредиторами. \

В декабре в трамвайном вагоне №117 была организована фотовыставка, посвящённая 117-летию краснодарского трамвая. В качестве иллюстраций развития трамвайного движения в столице Кубани выступили 16 снимков, размёщенных в пассажирском салоне. Оригинальная передвижная выставка была подготовлена сотрудниками МУП «КТТУ» при участии авторских коллективов сайтов «Общественный транспорт Кубани и Адыгеи» и «Съ любовью изъ Екатеринодара».

Также к 117-летию самого популярного вида транспорта была приурочена экскурсия «На трамвае по старому Краснодару», проведённая 16 декабря заслуженным журналистом Кубани Ириной Груба.

По конец года на краснодарские улицы вышли трамваи с новогодней символикой. В этот раз к двум вагонам «Татра», украшенным светодиодными гирляндами, добавился низкопольный трамвай «Витязь» с праздничными аппликациями. По традиции в качестве водителей и кондукторов новогодних трамваев выступили Дед Мороз и Снегурочка.

**2.2 Система управления городским пассажирским транспортом города Краснодара**

Законодательное собрание Краснодарского края и администрация Кубани совместно рассмотрят предложение мэрии Краснодара о создании краевой целевой программы по развитию общественного транспорта. Об этом сообщает пресс-служба администрации кубанской столицы. «Главный перевозчик Краснодара — Трамвайно-троллейбусное управление — по сути социальное предприятие, которое также оказывает большой объем услуг льготникам. Целевая поддержка помогла бы качественно развивать общественный транспорт в Краснодаре, да и в других муниципалитетах края. Собственными ресурсами мы это не сделаем», — сказал глава города Евгений Первышов.

По мнению властей столицы Кубани, в рамках краевой целевой программы можно было бы предусмотреть строительство новых линий общественного транспорта (прежде всего — трамвайных), а также на обновление подвижного состава.

По информации пресс-службы мэрии, председатель Законодательного собрания Кубани Юрий Бурлачко, который провел встречу, поддержал эту идею. Мнициатива города может быть рассмотрена ЗСК совместно с администрацией региона, отметил он.

Как РБК Краснодар сообщал ранее, в 2017 году развитие городского общественного транспорта Краснодара оценивали в 24-27 млрд рублей.

По оценкам руководства Краснодарского трамвайно-троллейбусного управления, на настоящее время в Краснодаре длина трамвайных путей составляет 123 км. Из 268 трамваев КТТУ 140 требуют замены. Для транспортного обеспечения жителей новых микрорайонов требуется строительство новых линий и нового трамвайного депо в северо-восточной части города. В первоочередном порядке необходимо проложить около 40 км трамвайного полотна, в т.ч. в микрорайоны Московский, Восточно-Кругликовский, Гидростроителей, а также в район Западного обхода. По предварительным расчетам, только обновление трамвайного парка КТТУ в зависимости от моделей трамваев обойдется в сумму от 4,2 млрд до 14 млрд рублей.

Напомним, летом 2017 года МУП «Краснодарское трамвайно-троллейбусное управление» находилось в предбанкротном состоянии. К началу 2018 года ее удалось сократить до 476 млн рублей. Последние годы муниципальное предприятие испытывало крупные финансовые трудности. В отношении директора и бывших руководителей КТТУ в 2016 году возбудили несколько уголовных дел по невыплате налогов и зарплат в особо крупном размере. Позднее они были закрыты после погашения всех задолженностей. В тот период максимальная задолженность предприятия достигала порядка 600 млн рублей.

МУП «КТТУ» — самое крупное предприятие общественного транспорта в Краснодаре. Компания осуществляет пассажирские перевозки по 15 трамвайным, 16 троллейбусным и 28 автобусным маршрутам, объединяя все районы города единой транспортной сетью.

В ЭТОМ ПАРАГРАФЕ ВАМ НЕОБХОДИМО ОПИСАТЬ СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ! ДАННЫЙ ТЕКСТ НЕ РАСКРЫВАЕТ НАЗВАНИЯ ПАРАГРАФА!

**2.3 Основные проблемы в области предоставления транспортных услуг населению в городе Краснодаре**

Транспортная проблема в Краснодаре спровоцирована так называемым "маятниковым" движением, когда горожане вынуждены передвигаться по всему городу: возить детей в школы и садики и ездить на работу в удаленные от дома районы — так считает городской активист Владислав Амерханов.

По мнению общественника, все инициативы в городе, направленные на устранение коллапса на дорогах дадут слабый эффект и могут являться лишь "сопутствующим фактором". Каждый район в мегаполисе должен быть полностью автономным, уверен общественник, и обеспеченным как социальными объектами, так и в достаточной мере рабочими местами.

"Известно, что в Краснодаре существует множество инициатив по разрешению транспортных проблем в городе, включая проект "Наземка — Наземное метро Краснодарской агломерации" и так называемые "Развитие общественного транспорта и выделение полос для него", "Все на велосипед и дорожки для осуществления движения", "Трамвай— это наше всё!") и новый "хайп" — "канатное метро" в городе, представленный в качестве общественного транспорта", — написал активист в группе общественного движения "Помоги городу" в соцсети.

Дорожный коллапс Краснодара вызван перенаселением, а не ремонтом дорог — активисты — Все инициативы — хороши, комментирует общественник, однако они направлены — не на решение транспортной проблемы, а могут служить лишь сопутствующим фактором для ее облегчения. "В итоге это будет выглядеть, как например замена естественных сосудов снабжающих головной мозг, созданием дополнительных трубок через пятки в голову. "Городской Франкенштейн" обеспечен! Как утверждает общественник, в первую очередь следует понять, что транспортная проблема в Краснодаре вызвана не только отсутствием положенного количества транспортных путепроводов, но и тем, что загруженность основных магистралей напрямую зависит от так называемого "маятникового" движения. — "Маятниковое движение", — говорит Амерханов, — это когда люди везут своих детей в детсады, школы, а затем добираются до отдаленных рабочих мест и тем самым занимают "транспортное пространство".

А должно быть так: детский сад в радиусе 300 метров не переходя дорогу от дома, школа в радиусе 500 метров в пешей доступности, до работы не более 40 минут в один конец.

Каждый район, должен быть полностью автономным по своей обеспеченности согласно нормативам, убежден городской активист. Если строительство объектов социального значения в жилых кварталах худо-бедно ведется, добавляет он, то "по обеспечению жилых кварталов рабочими местами "падение в пропасть" растёт в геометрической прогрессии относительно застройки". Сформировавшийся менталитет горожан предполагает использование личного транспорта, как наиболее комфортного способа передвижения и предложения иных средств передвижения ими воспринимаются "в штыки", считает Владислав Амерханов.

Отсюда вывод, резюмирует общественник, что в первую очередь необходимо решать причину транспортной проблемы –"маятниковое движение" и именно к этому решению привязывать предлагаемые инициативы по решению транспортной проблемы, создавать условия для развития общественного транспорта и предпосылок для его востребованности среди населения и подключить к решению этого вопроса компетентные группы от лица общественности и экспертов. Смех и иронию вызвала у краснодарцев возможность строительства "канатного" наземного метро[[7]](#footnote-7).

Как сообщало информагентство, есть и другое мнение: транспортный коллапс на дорогах Краснодара вызван перенаселением города, а вовсе не одновременным ремонтом магистралей, уверены активисты движения "Городские решения". Почти уже круглосуточные пробки в кубанской столице никогда не закончатся, если не развивать общественный транспорт — считают общественники. По мнению общественников, на сегодняшний день, общественный транспорт (ОТ) не может служить альтернативой личному: это связано как с отсутствием выделенных полос для ОТ, так и недостаточностью подвижного состава, когда "спрос" на общественный транспорт превышает "предложение".

Активисты движения "Городские решения" предприняли очередную попытку "достучаться" до властей и "выдали" инструкции мэрии "что нужно предпринять, чтобы транспортная ситуация в городе начала улучшаться". — Разрубить гордиев узел транспортных проблем можно только одним способом: развивая общественный транспорт как альтернативу личному, — считают "Городские решения", — Об этом уже говорят все, в том числе чиновники городского департамента транспорта и лично мэр. Говорят давно и, возможно, предпринимают какие-то меры по исправлению ситуации, но никаких результатов пассажирам — как существующим, так и потенциальным, сидящим сейчас в личных авто — не видно.

Как ранее сообщало ИА KrasnodarMedia, представитель администрации Краснодара Владимир Вербицкий объяснил почему город постоянно стоит в пробках: по статистическим данным госавтоинспекции в краевом центре зарегистрировано около 400 тысяч транспортных средств, еще 150 тысяч — въезжают ежедневно из других населенных пунктов. На такое количество машин улицы города не рассчитаны. Чтобы сократить "бешеный" автомобильный трафик чиновники намерены "пересадить" краснодарцев в общественный транспорт, предварительно модернизировав систему пассажирских перевозок. Помощник мэра напомнил, что Краснодар не относится к городам, которые проектировались как города-миллионники, поэтому в центре города не встретить широких проспектов. Но при этом в городе количество машин намного больше, чем способны вместить улицы многих "миллионников".

Краснодар вот-вот превратится в одну большую развязку и задохнется в выхлопах — считают активисты "Городских решений" Краснодар вот-вот превратится в одну большую развязку и задохнется в выхлопах — считают активисты "Городских решений".

Ранее члены общественного движения "Помоги городу" не раз обвиняли чиновников мэрии в отсутствии в городе нормальной системы общественного транспорта при нарастающем дорожном кризисе. По мнению общественников, кубанской столице жизненно необходимо внедрение выделенных полос для общественного транспорта, иначе город будет испытывать все возрастающий дорожный стресс.

Откуда пробки берутся: более полумиллиона машин ежедневно выезжают на дороги Краснодара. Активисты группы "Городские решения краеугольным камнем всех бед на дорогах Краснодара назвали отсутствие стратегии транспортного планирования. По мнению общественников, руководство города все знает и умеет — как избавить город от коллапса и адских пробок, но каждый раз одни и те же проблемы трактуются по-новому. Чиновники, ответственные за дороги и транспорт, либо пытаются охватить все поле разом, что неизбежно приводит к фиаско, тогда как надо разработать четкий план и продвигаться хоть маленькими шагами, но в направлении к одной цели, либо закрывают глаза — "авось, само рассосется", добавили активисты. "Городские решения" призвали мэра Краснодара "взять волю в кулак" и начать перемены к лучшему в городе. Добавим, краснодарцы возмущены дорожно-транспортной ситуацией, которая возникла в кубанской столице из-за реконструкции дорожного покрытия сразу на нескольких улицах города и изливают свой "негатив" в социальных сетях.

Горожане жалуются, что "втиснуться в трамваи" можно с трудом, а ехать до точки назначения из-за пробок приходится часами. Краснодарцам, которые пользуются общественным транспортом, вторят автомобилисты, которые тоже замучены дорожными заторами. Опубликована предварительная схема канатного метро с 9 остановками в Краснодаре Опубликована предварительная схема канатного метро с 9 остановками в Краснодаре.

Напомним, на днях комитет "Экономика города" Совета по вопросам стратегического развития и приоритетным проектам при главе Краснодара предложил мэрии рассмотреть проект "канатного метро" в Краснодаре. Это экологически чистый и надежный вид транспорта, а его строительство обойдется дешевле автомобильной или железной дороги. В России примером использования канатной дороги в качестве городского транспорта стало "канатное метро" в Нижнем Новгороде и Оренбурге, рассказали авторы проекта. Сейчас в Краснодаре идет проработка проекта с учетом возможности его интеграции с существующими видами общественного транспорта. Создание "канатного метро" будет возможно — если проект будет реалистичным и комплексным, заявил глава города Евгений Первышов.

Активисты и горожане идею "канатного метро" встретили с недоумением и скепсисом. Горожане называют проект бредом и само рассмотрение властями этого проекта всерьез "имитацией бурной деятельности" и предлагают более эффективные, на их взгляд, решения транспортной проблемы в кубанской столице, стоящей в бесконечных пробках.

По мнению активистов движения "Городские решения", "канатка" никак не может служить массовым транспортом— не та провозная способность. В отличие от настоящего метро, которое перевозит в час десятки тысяч людей, говорят активисты, канатное способно "переправить" лишь сотни пассажиров.

**Заключение**

Городской общественный пассажирский автотранспорт занимает особое место в социальной жизни. Он входит в комплекс отраслей социальной инфраструктуры, т.е. отраслей, связанных с воспроизводством рабочей силы и жизнедеятельностью населения, вместе со здравоохранением, образованием, розничной торговлей, жилищно-коммунальным хозяйством, сферой организации досуга и пр.

Применительно к пассажирскому автотранспорту логистика представляет собой совокупность проектных решений, технических средств и способов организации и управления, которые обеспечивают заданный уровень обслуживания пассажиров, их безопасную, надежную и непрерывную доставку «от двери к двери» в конкретное время при наименьших расходах. Логистическая система обеспечивает массовые корреспонденции пассажиров, имеющих общую цель поездки.

Переход к так именуемым отношениям рыночной экономики оказался весьма болезненным процессом, в частности для льготных категорий пассажиров, имеющих права не оплачивать проезд. Точно также это сказалось негативно и для других категорий пассажиров, имеющих низкие доходы. Также в сложном положении оказались и поставщики услуг общественного городского пассажирского транспорта, которые унаследовали моральные обязательства своих нынешних хозяев - муниципалитетов по перевозке льготников. На транспортных операторов также возлагались надежды, что они будут сдерживать свои тарифы на как можно более низком уровне, чтобы не рос быстро индекс прожиточного минимума (в который включаются и затраты на поездки в общественном транспорте).

**Список использованной литературы**

1. Аршинова С.М. Городские пассажирские перевозки. Учебное пособие. - Иркутск: Изд. Иркутского ГТУ, 2012.
2. Афанасьев Л.Л., Цукерберг С.М. Автомобильные перевозки. Под ред. А.П. Седова. М.: Транспорт, 2016. - 320 с.
3. Блатное М.Д. Пассажирские автомобильные перевозки. - М.: Транспорт, 2017 г.— 198 с.
4. Борисова В. В. Логистический менеджмент в межрегиональном товарообмене. - Ростов н/Д: ред.-изд. центр ГРЭУ «РИНХ», 2017.
5. Бродецкий Г.Л. Системный анализ в логистике. Выбор в условиях неопределенности : учеб. для учреждений высш. проф. образования/ Г.Л. Бродецкий. -М.: Академия, 2010. -334 с.
6. Бродецкий, Г. Л. Управление рисками в логистике : учеб. пособие для вузов / Г.Л. Бродецкий, Д.А. Гусев, Е.А. Елин. - М. : Академия, 2010. - 187 с.
7. Будрина Е.В. Организация маркетинговых исследований рынка в автотранспортном предприятии // Автомобильный транспорт в условиях рыночных отношений: сборник научных трудов. СПб.: СПбГИЭА,2015. - с.53-56.
8. Варелопуло Г.А. Организация движения и перевозок на городском пассажирском транспорте. М.: Транспорт,2016. - 208 с.
9. Васильев В.М., Денисова JI.B. Оценка качества услуг, предоставляемых населению городским пассажирским транспортом // Совершенствование экономического механизма на автомобильном транспорте: Межвузовский научный сборник. Саратов: СПИ, 2014.-с.71-74
10. Горев А.Э., Е.М. Олещенко Организация автомобильных перевозок и безопасность движения: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений. - М.: Издательский центр «Академия», 2016. - 256 с.
11. Гудков В.А., Миротнн Л.Б., Вельможин А.В., Ширяев С.А. Пассажирские автомобильные перевозки: Учебник. Под ред. В.А. Гудкова. - М.: Горячая линия - Телеком, 2016. - 448 с.
12. Дрогобыцкий, И.Н. Системный анализ в экономике: учебное пособие / И. Н. Драгобыцкий. М. : Финансы и статистика, 2017. - 509 с.
13. Дуднев Д.И. и др. Организация перевозок пассажиров автомобильным транспортом. - М.: Транспорт, 2016 г. - 295 с.
14. Канке А.А. Логистика (для бакалавров) / А.А.Канке, И.П. Кошевая. - М., КноРус. 2011. - 320 с.
15. Ковалева Н. А. Логистические провайдеры в транспортной системе : учеб.-метод. пособие/ Н. А. Ковалева, Е. А. Чеботарева; ФГБОУ ВПО ДГТУ. -Ростов н/Д, 2013. -88 с.
16. Курганов В. М. Логистика. Управление автомобильными перевозками: практ. опыт. - М. : Кн. мир, 2017.
17. Ларин О.Н. Организация пассажирских перевозок. Учебное пособие.- Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2015
18. Родников А. Н. Логистика: терминологический словарь. - М. : ИНФРА-М, 2015.
19. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. М.: Академия, 2015
20. Тажетдинов С.Р. Управление городским пассажирским транспортом в Санкт - Петербурге и его эффективность. СПб.: Книжный дом, 2016

1. Бродецкий Г.Л. Системный анализ в логистике. Выбор в условиях неопределенности : учеб. для учреждений высш. проф. образования/ Г.Л. Бродецкий. -М.: Академия, 2010. -334 с. [↑](#footnote-ref-1)
2. Будрина Е.В. Организация маркетинговых исследований рынка в автотранспортном предприятии // Автомобильный транспорт в условиях рыночных отношений: сборник научных трудов. СПб.: СПбГИЭА,2015. - с.53-56. [↑](#footnote-ref-2)
3. Блатное М.Д. Пассажирские автомобильные перевозки. - М.: Транспорт, 2017 г.— 198 с. [↑](#footnote-ref-3)
4. Ковалева Н. А. Логистические провайдеры в транспортной системе : учеб.-метод. пособие/ Н. А. Ковалева, Е. А. Чеботарева; ФГБОУ ВПО ДГТУ. -Ростов н/Д, 2013. -88 с. [↑](#footnote-ref-4)
5. Канке А.А. Логистика (для бакалавров) / А.А.Канке, И.П. Кошевая. - М., КноРус. 2011. - 320 с. [↑](#footnote-ref-5)
6. Дрогобыцкий, И.Н. Системный анализ в экономике: учебное пособие / И. Н. Драгобыцкий. М. : Финансы и статистика, 2017. - 509 с. [↑](#footnote-ref-6)
7. Курганов В. М. Логистика. Управление автомобильными перевозками: практ. опыт. - М. : Кн. мир, 2017. [↑](#footnote-ref-7)