

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ВЯТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА
КАФЕДРА «РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ»

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему :

«Совершенствование обслуживания населения услугами пассажирского транспорта»

Разработал студент гр. ГМУ-51

Фокина Светлана Викторовна

Руководитель :

К.г.н., доцент кафедры РЭиУ

Чернышев Константин Анатольевич

КИРОВ 2012 г.

Цель дипломной работы – анализ организации транспортного обслуживания населения муниципального образования «город Киров» и разработка проекта по ее усовершенствованию

Достижение поставленной цели было обеспечено посредством решения следующих задач :

- изучение системы городского пассажирского транспорта как объекта управления, законодательной базы в сфере транспортного обслуживания в России, Кировской области и МО «город Киров»;
- выявление современных подходов к совершенствованию развития городского пассажирского транспорта в России и в мире;
- анализ системы городского транспортного обслуживания населения МО «город Киров» и выявление основных недостатков и тенденций развития;
- разработка и обоснование проекта по совершенствованию транспортного обслуживания населения города Кирова;
- оценка социально-экономического эффекта от внедрения предложенного проекта.

Объект исследования – система организации транспортного обслуживания населения услугами пассажирского транспорта в МО «город Киров»

Теоретическая и методическая основа работы – труды ведущих в данной области отечественных и зарубежных ученых

Информационная база работы – федеральное, региональное и местное законодательство, статистическая информация, данные МБУ «ЦДС ГПТ», информация из официальных интернет-источников.

Тенденции в развитии транспортной отрасли в России и в мире заключаются в повышении:

- эффективности работы транспорта (оптимизация маршрутной сети, расписания и тарифов)

- качества обслуживания пассажиров (безопасность, комфорт, гибкая система оплаты проезда, доступность)

- прозрачности отрасли (обоснованность тарифов, прозрачное взаимодействие с бюджетом)

Участники организации транспортного обслуживания населения МО «город Киров»

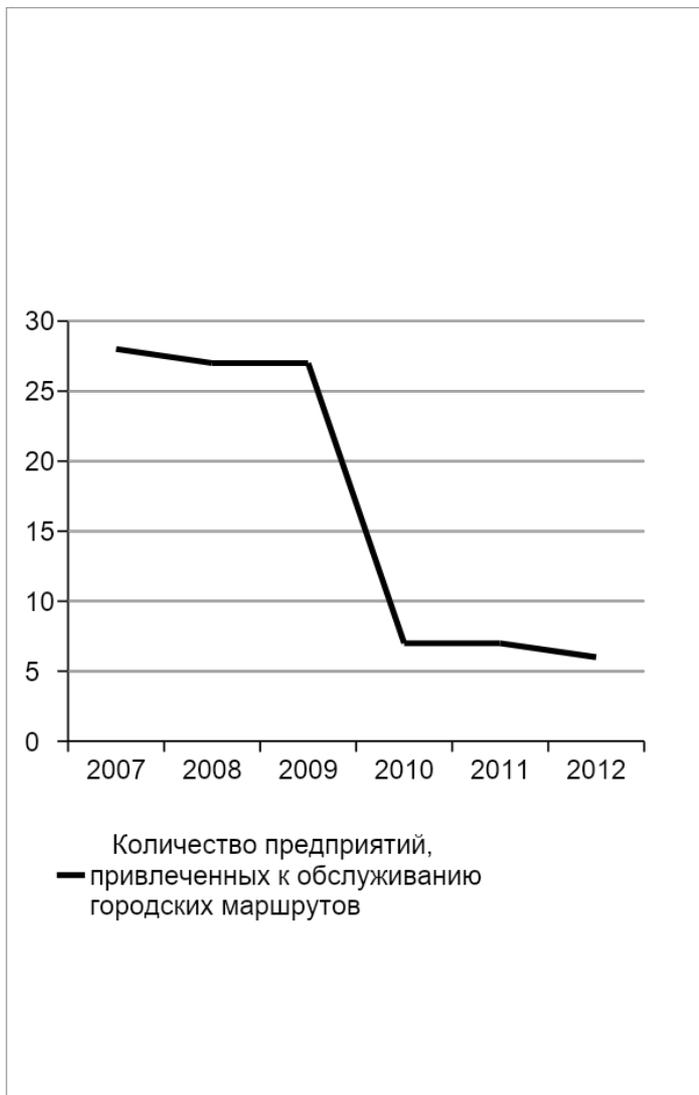
Кировская городская Дума: согласовывает организацию деятельности муниципальных транспортных предприятий и учреждений; принимает правила организации транспортного обслуживания населения

Администрация города: разрабатывает и реализует долгосрочные программы развития ГПТ; формирует реестр городских маршрутов; утверждает графики движения; обеспечивает проведение конкурсов для перевозчиков; организует контроль за выполнением пассажирских перевозок на территории города Кирова; изучает потребность населения города в транспортных услугах

Учреждение-координатор пассажирских перевозок

(МБУ «ЦДС ГПТ»): обеспечивает эксплуатацию муниципальной автоматизированной системы диспетчерского управления; проводит автоматизированный и линейный контроль нахождения транспортных средств на линии, регулярности движения, посредством спутникового ГЛОНАСС/GPS контроля. Изучает изменения пассажиропотока. Предоставляет данные в администрацию.

Перевозчики: предоставляют транспортные услуги населению города Кирова в соответствии с действующим законодательством



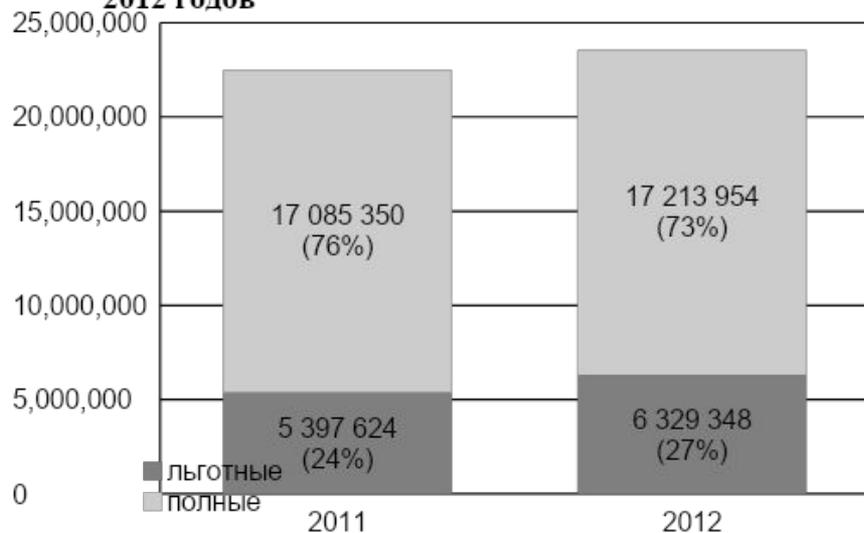


Пассажирооборот - показатель отражения объема перевоза пассажиров в пассажиро километрах и исчисляется как произведение количества пассажиров на расстояние перевозок. Термин более показателен **для оценки эффективности.**

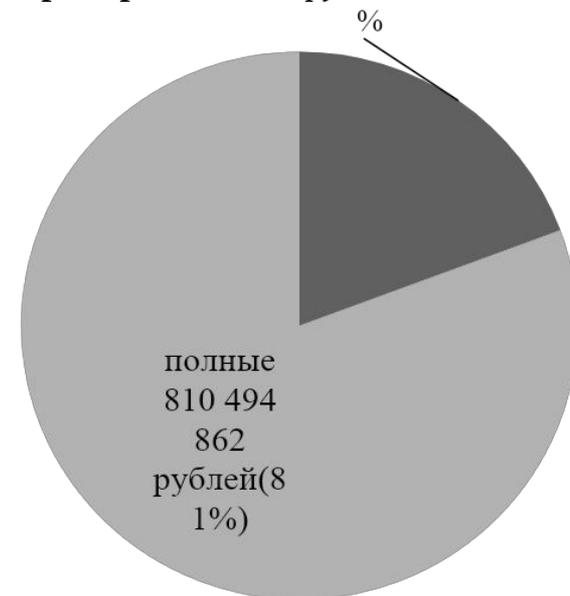
	Пассажирооборот в Кирове	Протяженность маршрутной сети
2010 год	427 855 200 пасс/км	690 км
2011 год	360 554 000 пасс/км	712 км

Следствие корректировки маршрутной сети и расписаний

Количество проданных билетов по данным транспортных компаний за первый квартал 2011 и 2012 годов



Выручка от проданных билетов по данным транспортных предприятий за 1 квартал 2011 года



С 04.04.2011 стоимость проезда 12 руб., льготный 8,5 руб.

Проездные: для граждан 900 руб., Для организаций 1320 руб, для студентов 510 руб.

Бюджетное возмещение выпадающих доходов транспортных предприятий за перевозку пассажиров

$$Дв = (Т_0 - Т_л) \times К \times К_1,$$

где Дв – выпадающие доходы;

Т₀ – тариф на перевозку пассажиров на городских маршрутах для граждан, не имеющих права на льготный проезд;

Т_л – тариф на перевозку пассажиров на городских маршрутах для граждан, имеющих право на льготный проезд;

К – количество перевезенных пассажиров соответствующих льготных категорий (определяется по количеству проданных билетов с пометкой «льготный» в процентном отношении от проживающих граждан, которым предоставлено право на льготы при проезде на городских маршрутах на территории обслуживаемого муниципального образования);

К₁ – 0,5-коэффициент для городских маршрутов.

Субсидирование требует расчетов, основанных на статистических данных о состоянии количества льготных категорий, проживающих в области и предоставленных данных от транспортных компаний. Механизм носит непрозрачный характер.

Проблемы организации транспортного обслуживания в городе Кирове

-рентабельность пассажирских перевозок

(деятельность по перевозке пассажиров финансируется из бюджета, так как у перевозчиков не хватает средств на закупку новой техники в связи с работой на невыгодных маршрутах)

-размер и распределение субвенций и доходов от проездных

(проблема достоверности данных о фактическом количестве перевезенных пассажиров и полученных доходах)

-злоупотребления пассажиров и кондукторов

(поддельные проездные билеты и документы, мошенничество кондукторов)

-мотивация пользоваться услугами пассажирского транспорта

(отсутствует гибкая тарифная политика, являющаяся стимулом пользоваться различными проездными билетами);

-качество транспортного обслуживания

(неэффективно составленное расписание, переполненные автобусы, культура общения в транспорте)

-обоснование тарифов на проезд в общественном транспорте

Автоматизированная система учета оплаты проезда (АСОП) – это комплекс взаимосвязанных компонентов, образующих целостную систему и технологию учета фактов совершения поездки, посредством кассового контроля оплаты проезда, беспроводной технологии быстрой передачи данных, с возможностью поддержки электронной оплаты проезда.

Москва

С-Петербург

Казань

Новосибирск

Челябинск

Уфа

Екатеринбург

Ярославль

Пенза

Оренбург

Омск

Ленинградская
область

Самара

Краснодар

Ижевск

Иваново

Кемерово

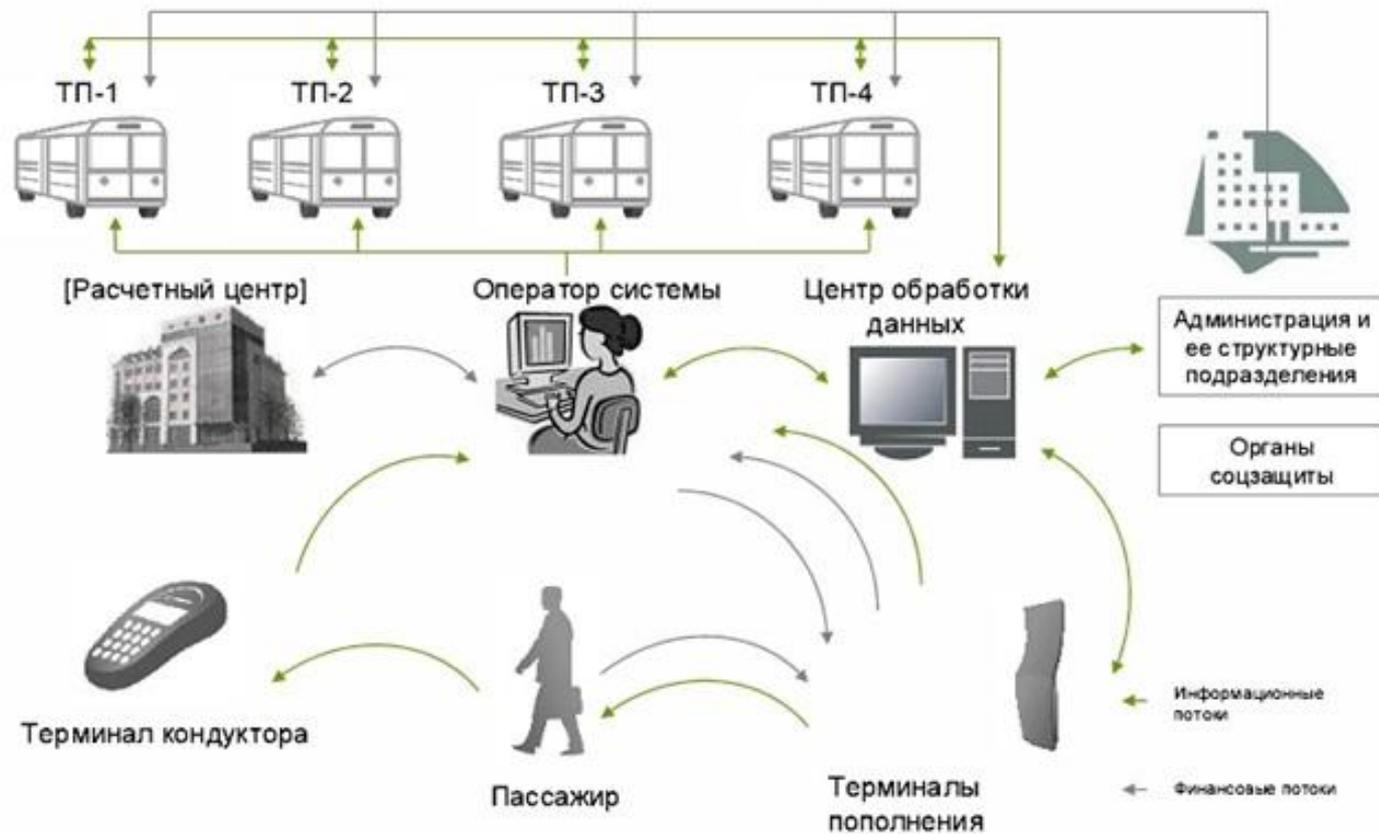
И др.

Преимущества внедрения АСОП

- появляется возможность определить полный пассажиропоток (в отличие от бумажных месячных проездных билетов);
- АСОП является мощным маркетинговым инструментом, позволяющим оперативно управлять билетной системой и оценивать результаты принятых решений, вести гибкую тарифную политику (в т.ч. для льготных категорий)
- точный подсчет количества перевезенных пассажиров (граждан и льготников) позволяет рассчитать рыночную стоимость работы на маршруте, повышает прозрачность взаимодействия с бюджетом.
- обеспечивается 100% защита от подделок билетов и несанкционированных действий;
- упрощение и ускорение процедуры оплаты проезда;
- уменьшение наличного оборота повышение финансовой дисциплины позволяет экономить средства транспортным предприятиям на инкассацию и обработку наличности;
- увеличение рентабельности, за счет предоплаты транспортных услуг.



Схема работы системы и взаимодействия участников



Экономические показатели проекта

Срок внедрения: от начала запуска проекта до практического применения
– **3 месяца**

Разовые затраты на внедрение (покупка оборудования, пуско-наладочные работы, обучение) **19 627 465 рублей**

Предполагаемые текущие ежемесячные расходы **373 250 рублей**

Доходы: **2%** с оборота от обработки безналичных транзакций и **1,5%** от обработки наличных транзакций.

Окупаемость проекта – **1 год 7 месяцев**

КОМПЛЕКСНАЯ АВТОМАТИЗАЦИЯ ОТРАСЛИ





Социально-экономический эффект в муниципальном образовании

Городская администрация получает инструмент объективного контроля и учета работы общественного транспорта, что позволяет повысить качество обслуживания пассажиров, усовершенствовать систему финансирования транспортных предприятий, получить обоснованный прогноз затрат бюджета на общественный транспорт – как следствие, повышение прозрачности;

Транспортные предприятия получают возможность вести фактический учет выпадающих доходов за перевозку всех пассажиров по льготному тарифу, получать справедливую компенсацию выпадающих доходов, на основе данных о пассажиропотоках внедрить эффективное расписание транспорта, избежать мошенничества кондукторов, повысить уровень обслуживания пассажиров – как следствие, повышение доходов минимум на 10%;

Пассажиры получают более качественную работу муниципального транспорта, возможность безналичной оплаты, широкий спектр билетов, позволяющих экономить на оплате проезда, возможность обеспечить большую безопасность своим детям, убрав из кармана наличные деньги – как следствие, повышение лояльности пассажиров;

Банк получает большую оборотную сумму при работе с безналичной оплатой проезда – как следствие, повышение возможностей банка.

Специальность 080504 «Государственное и муниципальное управление»

Тема дипломной работы : «Совершенствование обслуживания населения услугами пассажирского транспорта»

Благодарю за внимание!
