

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Известно, что в одной из ведущих отраслей жизнеобеспечения городов является городской пассажирский транспорт, от работы которого зависит функционирование других отраслей хозяйственного комплекса.

С развитием урбанизации спрос на услуги городского пассажирского транспорта увеличивается. Это относится не только к крупным городам – мегаполисам, но и практически ко всем городам независимо от численности населения, проживающего в них. Не является исключением и муниципальное образование «Город Майкоп» – столица Республики Адыгея, в котором проживает около 200 тыс. человек.

Транспортное обслуживание населения муниципального образования «Город Майкоп» осуществляется троллейбусами (58,78%, от общего объема перевозок), городскими пассажир-

скими автобусами ОАО «Автоколонна 1491» (6,38%), автобусами и микроавтобусами, принадлежащими предприятиям различной формы собственности, а так же предпринимателям (34,84%). Ежедневно в городе работают 490 автобусов и микроавтобусов на 37 городских маршрутах, 50 троллейбусов на 11 маршрутах.

В середине 90-х годов прошлого столетия, когда из-за тяжелого финансового положения были ликвидированы практически все городские маршруты, обслуживаемые ОАО «Автоколонна 1491», администрацией города Майкопа были привлечены к городским пассажирским перевозкам автобусы и микроавтобусы, принадлежащие частным предприятиям и предпринимателям. В результате население города (за исключением «льготников») практически не почувствовало изменения статуса перевозчика.

Следует при этом сказать, что частник стал работать на городских маршрутах в начале 90-х годов. И с самого начала его деятельность осуществлялась во взаимодействии с администрацией города, которое заключалось в согласовании ему графиков и маршрутов движения автобусов. Однако в связи с быстрым ростом количества предпринимателей, желающих осуществлять пассажирские перевозки и невозможностью в связи с этим управлять этим процессом, администрация города прекратила согласовывать индивидуальным предпринимателям графики и маршруты движения автобусов, рекомендовав им объединиться в кооперативы или предприятия с иной формой собственности. И только этим предприятиям был дан «зеленый свет» для работы на городских маршрутах. При этом, утверждая графики и новые маршруты, учитывалось количество подвижного состава, принадлежащего муниципальному предприятию «Майкопское троллейбусное управление» и ОАО «Автоколонна 1491». В те годы еще существовало квотирование и требование по согласованию новых маршрутов с перевозчиками, работающими на этих маршрутах. Это позволяло сдерживать рост количества автобусов и микроавтобусов, работавших на городских маршрутах, принадлежащих частникам. В поисках дополнительных рычагов по ограничению подвижного состава на маршрутах администрацией города с середины 90-х годов стали проводиться ежегодные конкурсы по отбору транспортных средств для работы на городских маршрутах. В состав конкурсной комиссии помимо специалистов администрации города входили также работники ГИБДД, Росавтодорнадзора, центр стандартизации, метрологии и сертификации, налоговой инспекции. Результаты конкурса оценивали по бальной системе по таким показателям как внешнее состояние кузова, внутреннее состояние кузова, наличие информационного материала, показатели, отражающие состояние безопасности перевозок и показатели, отражающие качество транспортного обслуживания. По результатам конкурса водителям, набравшим необходимое число баллов, стали выдавать конкурсные карточки, которые они должны были закреплять на лобовом стекле автомобиля.

Ежегодно в условия конкурса вносились изменения и дополнения. По результатам конкурса утверждалась комплексная маршрутная сеть муниципального образования «Город Майкоп». За каждым маршрутом закреплялось предприятие – перевозчик, выигравшее конкурс. С каждым таким предприятием администрация заключала договор на оказание услуг по перевозке пассажиров автобусами и микроавтобусами общего пользования на маршрутах города. В соответствии с этим договором «Заказчик» в лице администрации города поручает, а «Исполнитель» в лице предприятия, выигрывающее по конкурсу соответствующие маршруты, выполняет городские пассажирские перевозки.

С учетом накопленного опыта постановлением главы администрации муниципального образования «Город Майкоп» от 04.04.2005 г. №165 были утверждены «Правила организации транспортного обслуживания в муниципальном образовании «Город Майкоп», которые регламентируют основные положения, определяют функции, обязанности и ответственность сторон, принимающих участие в транспортном обслуживании населения на территории муниципального образования «Город Майкоп». В «Правилах» говорится о том, что в соответствии с Уставом муниципального образования «Город Майкоп» единым заказчиком на транспорте обслуживания населения является администрация муниципального образования «Город Майкоп».

Внедрение «Правил» способствовало улучшению транспортного обслуживания населения в муниципальном образовании «Город Майкоп», совершенствованию качества пассажирских перевозок и упорядочению работы маршрутных такси.

Однако переломить ситуацию по снижению уровня аварийности и уменьшения количества нарушений правил дорожного движения на улицах и дорогах города пока не удастся. Необходимо на федеральном уровне принятие законов, ужесточающих меры к нарушителям правил дорожного движения.