

**РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ
МУНИЦИПАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ «ГОРОД ТАГАНРОГ»
АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДА ТАГАНРОГА**

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

№ _____

г. Таганрог

**О внесении изменений в постановление
Администрации г. Таганрога
от 13.09.2010 №3894 «Об утверждении
Долгосрочной целевой программы
«Развитие городского электротранспорта
г. Таганрога на 2010-2013 годы»**

В соответствии с Бюджетным кодексом РФ, Решением Городской Думы г. Таганрога от 25.10.2007 №536 «Об утверждении Положения «О бюджетном устройстве и бюджетном процессе муниципального образования «Город Таганрог», Постановлением Администрации г. Таганрога от 20.08.2009 №3789 «О городских долгосрочных целевых программах и ведомственных целевых программах», руководствуясь ст.37 Устава муниципального образования «Город Таганрог»,

Администрация города Таганрога постановляет:

1. Внести в постановление Администрации г. Таганрога от 13.09.2010 №3894 «Об утверждении Долгосрочной целевой программы «Развитие городского электротранспорта г. Таганрога на 2010-2013 годы» следующие изменения:

1.1. Наименование постановления изложить в следующей редакции: «Об утверждении Долгосрочной целевой программы «Развитие городского электротранспорта г. Таганрога на 2010-2014 годы».

2. Утвердить Долгосрочную целевую программу «Развитие городского электротранспорта города Таганрога на 2010-2014 годы» (далее - Программа) согласно приложению.

3. Комитету социального анализа, прогнозирования и информации Администрации города Таганрога (Титаренко И.Н.) обеспечить официальное опубликование настоящего постановления и предоставить информацию о его официальном опубликовании в общий отдел Администрации города Таганрога.

4. Общему отделу Администрации города Таганрога (Дьяченко Т.Д.) обеспечить представление копии настоящего постановления и информации о его официальном опубликовании в Администрацию Ростовской области в установленные сроки.

5. Настоящее постановление вступает в силу со дня его официального опубликования.

6. Контроль за исполнением данного постановления возложить на заместителя Главы Администрации Ревко С.А.

Мэр города Таганрога

Н.Д.Федянин

Постановление вносит:

Начальник УЖКХ г. Таганрога

О.О.Селезнев

Согласовано:

Заместитель Главы Администрации

С.А.Ревко

Директор МУП «ГТУ»	С.В.Коновалов
Начальник Финансового управления	Л.Г.Глушкина
Председатель Комитета социального анализа, прогнозирования и информации Администрации города Таганрога	И.Н.Титаренко
Начальник общего отдела Администрации города Таганрога	Т.Д.Дьяченко
Начальник юридического отдела Администрации г. Таганрога	Е.Л.Громыко
Заместитель Главы Администрации – управляющий делами	А.В.Наврат

Исп. Надолинская И.Я.
Тел.319-195

**ДОЛГОСРОЧНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА
«РАЗВИТИЕ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА
ГОРОДА ТАГАНРОГА НА 2010 – 2014 ГОДЫ»**

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование программы	Долгосрочная целевая программа «Развитие городского электротранспорта города Таганрога на 2010-2014 годы» (далее Программа)
Основание для разработки программы	Постановление правительства РФ от 14.02.2009 г. №112 «Об утверждении правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», Постановление Администрации г.Таганрога от 20.08.2009 г. №3789 «О городских долгосрочных целевых программах и ведомственных целевых программах», Постановление Администрации города Таганрога от 27.04.2010 №2057 «О внесении изменений в постановление Администрации города Таганрога от 20.08.2010 №3789 «О городских долгосрочных программах и ведомственных целевых программ». Предложение о разработке проекта Долгосрочной целевой программы «Развитие городского электротранспорта г.Таганрога на 2010-2014 годы.
Муниципальный заказчик программы	Управление жилищно-коммунального хозяйства г. Таганрога
Разработчик программы	Управление жилищно-коммунального хозяйства г. Таганрога.
Основная цель программы	Развитие и восстановление городского электротранспорта, как наиболее перспективного и экологически чистого вида транспорта.
Основные задачи программы	Обновление парка подвижного состава горэлектротранспорта; расширение и оптимизация маршрутной сети электротранспорта с учетом перспективной застройки города и развития транспортной инфраструктуры; капитальный ремонт контактно-кабельной сети электротранспорта; капитальный ремонт путевого хозяйства; обновление технологического оборудования и строительство новой тяговой подстанции; строительство новой троллейбусной линии.
Сроки реализации программы	2010- 2014 годы
Структура программы, перечень подпрограмм, основных направлений и мероприятий	<ol style="list-style-type: none">1. Приобретение материалов для проведения текущего ремонта трамвайного пути.2. Закупка коммунальной техники.3. Возмещение затрат или недополученных доходов.

Исполнители программы	Муниципальное унитарное предприятие «Трамвайно-троллейбусное управление»; Управление жилищно-коммунального хозяйства г. Таганрога
Объем и источники финансирования мероприятий программы	Общий объем финансирования Программы 110,384807 млн.рублей, в том числе: 107,437500 млн. руб. - бюджет г. Таганрога; 2,947300 млн. руб. – федеральный бюджет; 2010г. - 19,011907 млн. руб., в том числе: 13,205607 млн. руб. – бюджет г. Таганрога; 2,947300 млн. руб. – федеральный бюджет; 2011 г. – 31,3141 млн. руб. – бюджет г. Таганрога; 2012 г. – 23,8769 млн. руб. – бюджет г. Таганрога; 2013 г. - 11,6334 млн. руб. – бюджет г. Таганрога 2014 г. - 24,5485 млн. руб. – бюджет г. Таганрога
Ожидаемые конечные результаты реализации программы	- Существенно улучшить экологическую ситуацию в городе. - Повысить объем и качество услуг предоставляемых городским электротранспортом. - Повысить безопасность функционирования городского электротранспорта
Система организации контроля за исполнением программы	Контроль за исполнением долгосрочной целевой программы осуществляется Управлением экономического развития Администрации города Таганрога и Финансовым управлением г. Таганрога. Отчет о реализации Долгосрочной целевой программы предоставляется в Финансовое управление г. Таганрога и в Управление экономического развития Администрации города Таганрога ежегодно в срок до 15 марта текущего года.

1. Содержание проблемы и обоснование необходимости ее решения программными методами.

Городской электрический транспорт играет важную роль в жизнедеятельности современного города. Его отличие от автомобильного вида транспорта заключается в высокой экологичности, большой провозной способности, достаточно высокой скорости движения, более низкими тарифами за проезд.

Транспортная проблема современного города – одна из наиболее актуальных среди современных проблем развития города. Сегодня электротранспорт стал неотъемлемой частью в жизни нашего города, без него невозможно представить современные улицы Таганрога. Основные задачи отрасли городского электротранспорта – это удовлетворение потребности общества и населения во внутригородских передвижениях в установленных временных рамках и с необходимым минимумом комфорта, а также обеспечения заданного уровня качества, надежности и безопасности всех участников транспортного процесса и окружающей среды. Большое значение имеет приобретение новых типов подвижного состава городского электрического транспорта, отвечающего требованиям международных норм и правил и способного обеспечить экологическую чистоту города, уменьшить эксплуатационные издержки путем экономии потребления электроэнергии.

Система общественного горэлектротранспорта не является последовательной экономической системой в общепринятом смысле слова, поскольку размер платы за проезд не соответствует затратам транспортного предприятия на перевозку пассажиров, а объем транспортной продукции не зависит в полной мере от качества транспортной услуги.

Для поддержания необходимого уровня транспортного обслуживания населения предприятие городского транспорта должно регулярно пополняться новым подвижным составом, современной техникой для содержания и обслуживания транспортных средств, расширять и модернизировать свою производственную базу. Как и во всех других отраслях, в сфере горэлектротранспорта постоянно повышаются затраты на электроэнергию и горючее, амортизацию, содержание и ремонт основных фондов, заработную плату персонала, а следовательно, растет и себестоимость перевозок. Между тем плата за проезд поднимается гораздо медленнее. Многим категориям населения на городском транспорте предоставлено право льготного проезда, что оказывает прямое влияние на сокращение доходов транспортного предприятия. Предприятие горэлектротранспорта, предоставляя услуги населению по тарифам, значительно более низким, чем себестоимость перевозки пассажиров, получает доходы, которые не покрывают полностью эксплуатационные расходы.

Основной целью данной программы является развитие и восстановление городского электротранспорта, как наиболее перспективного и экологически чистого вида городского пассажирского транспорта общего пользования. Возможность включения в перечень программ для предоставления субсидий из областного бюджета.

Изношенность подвижного состава приводит к росту эксплуатационных затрат, увеличивает количество задержек и возвратов с линии по технической неисправности, снижает безопасность дорожного движения, ухудшает качество транспортного обслуживания населения. Имеется значительный износ основных производственных фондов городского электротранспорта. В первую очередь это относится к станочному оборудованию трамвайных и троллейбусных депо, тяговым подстанциям, передаточным устройствам (контактно-кабельной сети, рельсовым путям трамвая). Потеряна конкурентоспособность по сравнению с транспортом субъектов малого предпринимательства.

Для решения вопроса обновления подвижного состава трамваев и троллейбусов, капитального ремонта путевого хозяйства, контактной кабельной сети, замены оборудования тяговых подстанций и строительства новых подстанций, строительство новой троллейбусной линии, кроме собственных средств предприятия, необходимо целевое финансирование. Реализация программы «Развитие городского электротранспорта города Таганрога на 2010-2014гг.» позволит возродить электротранспортную отрасль на современном уровне и сделать экологически чистый электротранспорт приоритетным видом транспорта нашего города.

Подвижной состав.

Трамвай.

Инвентарный парк трамваев насчитывает 78 единицы, из них

- пассажирские – 71 единиц
- специальные – 7 единиц, в т.ч.
 - снегоочистители – 4 единицы;
 - грузовые с платформой – 2 единицы;
 - специальные – 1 единицы.

Износ подвижного состава трамваев составляет 61,7%.

Динамика износа подвижного состава трамваев (по состоянию на 01.10.2011 г)

Год ввода в эксплуатацию	1981	1982	1983	1984	1985	1987	1988	1989	1993	1990	1993	1995	2007	2008
Количество единиц	6	11	15	8	4	7	2	4	6	2	5	1	4	2
Срок эксплуатации (лет)	30	29	28	27	26	24	23	22	16	18	2	16	4	3

Нормативный срок эксплуатации трамвая – 16 лет.

Фактически на линии ежедневно работает 54 единицы трамваев.

Коэффициент использования парка составляет 71,5%.

Троллейбус.

Инвентарный парк троллейбусных машин – 31 ед., в т.ч. пассажирских -31 ед.

Износ подвижного состава троллейбусов 34,0%.

Динамика износа подвижного состава троллейбусов (по состоянию на 01.10.2011 г.)

Год ввода в эксплуатацию	1980	1981	1984	1986	1988	1989	1992	1993	2003	2006	2008	2010	2011
Количество единиц	2	2	2	1	1	4	5	2	1	3	4	5	3
Срок эксплуатации (лет)	31	30	27	25	23	22	19	18	8	5	3	1	

Нормативный срок эксплуатации троллейбуса – 10 лет.

Фактически на линии ежедневно работает 27 единиц троллейбуса.

Коэффициент использования парка составляет 58,1%.

Контактно-кабельная сеть.

Контактно-кабельная сеть города Таганрога выполнена контактными проводами типов МФ-85, а также сталеалюминевым контактном проводом ПКСА-80/180. Развернутая длина контактной сети трамвая – 45,4 км., троллейбуса – 55,06 км.. В процессе эксплуатации контактная сеть троллейбуса и трамвая изнашивается и при достижении предельно допустимой степени износа нуждается в замене.

По действующим нормам контактный провод марки МФ-85 считается изношенным на 100% при уменьшении сечения на 25%, т.е. до 7,9 мм. соответственно увеличивается электрическое сопротивление на 25-27% и потери электрической энергии. Необходимость в замене контактных проводов определяется с учетом необходимых капиталовложений в стоимость контактных проводов и работ по их замене, с одной стороны, а с другой убытками для предприятия от повышения эксплуатационных расходов за счет возрастания потерь электроэнергии при изношенной контактной сети.

Состояние контактно-кабельной сети требует замены проводов. Износ контактно-кабельной сети составляет 81,8%. Необходимость замены контактного провода по контактной сети трамвая 81% (37 км.), по троллейбусу – 50% (25 км.).

Путевое хозяйство.

Общая протяженность трамвайных путей в городе Таганроге в настоящее время составляет 45,49 км. одиночного пути. Рельсовая сеть трамвая состоит из рельс ТВ-60, Р-65, Р-50, Р-43. Средний срок службы уложенных рельс составляет 30 лет. Под асфальтовым покрытием находится 13% пути. 58% протяженности пути уложено на деревянных шпалах, из них 70% пришли в негодность (гнилость шпал).

Исходя из вышеизложенного, на настоящий момент, 28,7 км. одиночного пути, находятся в неудовлетворительном состоянии и требуют капитального ремонта.

В соответствии с Инструкцией по техническому содержанию трамвайного пути, утвержденной Президентом концерна «Росгорэлектротранса» приказом №116 от 30.12.1992 г. службу пути необходимо доукомплектовать машинами, механизмами и приспособлениями, выполняющими сборку путевой решетки и укладки ее в путь, производящими рихтовку и подбойку пути.

Технологическое оборудование тяговых подстанций и строительство новых подстанций.

Расположение тяговых подстанций трамвая и троллейбуса в городе Таганроге в настоящее время в основном соответствуют оптимальному. Длина питающих и отсасывающий

фидеров колеблется в пределах от 0,18 до 1,5 км. Следует однако заметить, что отсутствие тяговой подстанции №5 (ТП-5), предусмотренной проектом, отрицательно сказывается на режимах сети электроснабжения. Это влечет за собой падение напряжения питания контактной сети, а в совокупности с износом контактной сети приводит к потерям электроэнергии, которые в настоящее время достигают 30% от общего расхода электроэнергии.

Проведенное обследование восьми существующих тяговых подстанций, обслуживающих электротранспорт города показало, что для полноценного функционирования троллейбусов и трамваев, необходимо произвести частичную или полную реконструкцию технологического оборудования с обязательной заменой устаревшего оборудования и подстанционных кабелей, а также необходимо построить ТП-15 в Северном микрорайоне для дальнейшего строительства новой троллейбусной линии соединяющей Северный поселок с Николаевским переездом.

2. Основные цели, задачи, сроки и этапы реализации Долгосрочной целевой программы, а также целевые индикаторы и показатели.

Основные цели:

Развитие и восстановление городского электротранспорта, как наиболее перспективного и экологически чистого вида транспорта.

Основные задачи:

Обновление парка подвижного состава горэлектротранспорта; расширение и оптимизация маршрутной сети электротранспорта с учетом перспективной застройки города и развития транспортной инфраструктуры; капитальный ремонт контактно-кабельной сети электротранспорта; капитальный ремонт путевого хозяйства; обновление технологического оборудования и строительство новой тяговой подстанции; строительство новой троллейбусной линии.

Городской электротранспорт представляет собой систему, включающую в себя полный технологический цикл: подготовку и выпуск подвижного состава; его эксплуатацию на линии; обслуживание элементов обеспечения перевозок (рельсовый путь, контактно-кабельная сеть и т.д.); оперативное и стратегическое управление; финансовый анализ и планирование. Поэтому транспортному предприятию горэлектротранспорта присущ непрерывный процесс производства как в области управления, так и в области самого обеспечения и технического обслуживания объектов предприятия.

Городской электротранспорт обеспечивает значительную часть трудовых поездок населения города и является важнейшей составной частью городской инфраструктуры.

Устойчивость перевозочного процесса горэлектротранспорта как элемент транспортного обслуживания является необходимым условием функционирования предприятий и организаций города, обеспечивая тем самым поддержание на должном уровне социальной (особенно для малообеспеченной части населения города) и экономической составляющих городской инфраструктуры.

В результате реализации программных мероприятий, определенный эффект будет иметь улучшение работы городского электротранспорта, улучшение транспортного обслуживания населения, которое будет достигнуто в результате:

- обновления подвижного состава;
- снижения шума на трамвайных путях;
- повышение скорости движения трамвая на обособленном полотне, что позволит увеличить количество рейсов и соответственно количество перевозимых пассажиров;
- существенное улучшение экологической ситуации в центре города;
- повышение безопасности функционирования городского электротранспорта;
- сокращение затрат предприятия на осуществление пассажирских перевозок и рост доходов, снижение затрат на электроэнергию за счет потерь в контактных сетях и трамвайных путях;

В качестве важнейших целевых показателей Программы являются:

Показатель 1 – увеличение выручки от перевозки пассажиров (реализации билетной продукции) – за минусом НДС, акцизов и аналогичных обязательных платежей

В 2010 г. – 10,0%;

В 2011 г. – 10,0%;

В 2012 г. – 10,0%.

В 2013 г. - 10,0%

В 2014 г. - 10,0%

Показатель 2 - уменьшение общих затрат на организацию пассажирских перевозок (снижение):

В 2010 г. – 1,0% ;

В 2011 г. – 2,0%;

В 2012 г. – 3,0%.

В 2013 г. - 4,0%

В 2014 г. - 5,0%

Показатель 3 – увеличение текущих платежей в бюджет, всего:

В 2010 г. – 11,0%;

В 2011 г. – 12,0%;

В 2012 г. – 13,0%.

В 2013 г. – 14,0%

В 2014 г. - 15,0%

Показатель 4 – увеличение среднесписочной численности работников:

В 2010 г. – 17,9%;

В 2011 г. – 18,0%;

В 2012 г. – 18,1%.

В 2013 г. - 18,2%

В 2014 г. - 18,3%

Показатель 5 – увеличение среднемесячной зарплаты работников:

В 2010 г. – 11,6%;

В 2011 г. – 12,1%;

В 2012 г. – 12,6%

В 2013 г. - 13,1%

В 2014 г. - 13,6%

3. Система программных мероприятий

п/п	Наименование мероприятия	Исполнитель	Срок выполнения	Источники финансирования	Объем финансирования, млн. руб.					
					всего	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
1. Приобретение материалов для проведения ремонта трамвайного пути										
1.1	Приобретение рельсов Т-62	УЖКХ	2010 г.	Бюджет г. Таганрога	2,817623	2,817623	-	-	-	-
1.2	Приобретение рельсов Р-65	УЖКХ	2010-2013 гг.	Бюджет г. Таганрога	4,982343	0,482343	-	1,5	1,5	-
1.3	Приобретение шпал	УЖКХ	2010-2013 гг.	Бюджет г. Таганрога	3,490625	0,490625	-	1,0	1,0	-
1.4	Приобретение щебня	УЖКХ	2010-2013 гг.	Бюджет г. Таганрога	2,464749	0,464749	-	1,0	1,0	-
1.5	Приобретение провода контактного МФ-85	УЖКХ	2010 - 2013 гг.	Бюджет г. Таганрога	2,437537	0,437537	-	1,0	1,0	-
1.6	Приобретение комплектующих для ремонта трамвайного пути	УЖКХ	2012-2013 гг.	Бюджет г. Таганрога	1,0	-	-	0,5	0,5	-
1.7	Приобретение комплектующих для трамвайного пути - стрелка R-50, стрелка R-30	УЖКХ	2012-2013 гг.	Бюджет г. Таганрога	3,1634	-	-	1,390	1,7734	-
	Итого				17,856277	4,692877	-	6,390	6,7734	-
2. Закупка автотранспортных средств и коммунальной техники										

2.1	автотранспортные средства – трамваи (6 ед.)	УЖКХ	2012-2013 гг.	Бюджет г. Таганрога	9,720	-	-	4,860	4,860	-
2.2	Коммунальная техника: - экскаватор – бульдозер ЭО-2621 В3 на базе трактора «Белорус» 82.1 - 1 ед. - экскаватор ЕК-18-20 - 1 ед.)		2010 г.	Бюджет г. Таганрога	1,263128	1,263128	-	-	-	-
				Федеральный бюджет	2,947300	2,947300	-	-	-	-
2.3	- фреза дорожная - 1ед.		2011 г.	Бюджет г. Таганрога	6,369	-	6,369	-	-	-
2.4.	Автотранспортные средства и коммунальная техника		2011 г.	Бюджет г. Таганрога	7,7451	-	7,7451	-	-	-
	Итого				28,044528	4,210428	14,1141	4,860	4,860	-
	Из них			Бюджет г. Таганрога	25,097228	1,263128	14,1141	4,860	4,860	-
				федеральный бюджет	2,947300	2,947300		-	-	-
3. Возмещение затрат или недополученных доходов										

3.1	Возмещение затрат или недополученных доходов	УЖКХ	2010-2013 гг.	Бюджет г. Таганрога	64,484002	10,108602	17,200	12,6269	-	24,5485
	Итого				64,484002	10,108602	17,200	12,6269	-	24,5485
	Всего				110,384807	19,011907	31,3141	23,8769	11,6334	24,5485
	Из них:			бюджет г. Таганрога	107,437507	16,064607	31,3141	23,8769	11,6334	24,5485
				федеральный бюджет	2,947300	2,947300	-	-	-	

Заместитель Главы Администрации –
управляющий делами

А.В. Наврат

4. Нормативное обеспечение.

Долгосрочная целевая программа «Развитие городского электротранспорта города Таганрога на 2010-2013гг.» разрабатывается в соответствии со следующими нормативными правовыми актами:

5. Постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. №112 «Об утверждении правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»
6. Постановлением Администрации города Таганрога от 20.08.2009 г. №3789 «О городских долгосрочных целевых программах и ведомственных целевых программах»
7. Постановление Администрации города Таганрога от 27.04.2010 №2057 «О внесении изменений в постановление Администрации города Таганрога от 20.08.2010 №3789 «О городских долгосрочных программах и ведомственных целевых программ».

В процессе реализации Программы планируется разработка нормативных, справочных, аналитических материалов по вопросам, связанным с осуществлением развития и восстановления городского электротранспорта.

5. Управление реализацией Долгосрочной целевой программы и контроль за ходом ее выполнения.

Координацию деятельности исполнителей по реализации Программы осуществляет Управление жилищно-коммунального хозяйства города Таганрога. Ежеквартально организуется сбор от исполнителей Программы отчетных материалов, содержащих общий объем производственных расходов, об исполнении каждого мероприятия.

Программа реализуется на основании нормативных правовых актов, формирующих комплексную систему законодательного и организационно-распорядительного сопровождения выполнения мероприятий Программы.

Система контроля выполнения Программы включает в себя алгоритм действий по контролю реализации мероприятий программы.

Контроль за реализацией программы ежегодно осуществляют Управление экономического развития Администрации города Таганрога и Финансовое управление г. Таганрога в соответствии с их полномочиями.

6. Оценка эффективности социально-экономических и экологических последствий от реализации Долгосрочной целевой Программы.

Общеизвестно, что в Российской Федерации основным загрязнителем воздуха является автотранспорт. Так, в 2007 г. по Ростовской области в результате работы автотранспортных средств в атмосферный воздух поступило 491,44 тыс. тонн загрязняющих веществ. Объем вредных веществ поступивших в атмосферный воздух нашего города от автотранспорта составил 23,612 тыс. тонн, что составило 81,3% от общего объема выбросов.

Решение транспортной проблемы в ряде городов РФ видится в ликвидации линий электротранспорта (трамвая и троллейбуса) и создание удобств для передвижения легкового автотранспорта, развитии коммерческого пассажирского автотранспорта. Однако дисбаланс в сторону коммерческого транспорта ухудшает экологическую обстановку в городе, увеличивает количество и продолжительность заторов движения, снижает уровень безопасности дорожного движения.

Как показывает зарубежный опыт, этот путь является бесперспективным так как он еще более обостряет экологическую, транспортную, социальную и другие проблемы города.

Негативное влияние на состояние атмосферного воздуха оказывает ежегодное увеличение количества единиц автотранспорта и их неудовлетворительное состояние. Решению данной проблемы может способствовать увеличение доли электротранспорта, переход на более экологические безопасные виды топлива, оптимизация распределения транспортных потоков, проведение дорожных ремонтных работ и увеличение количества зеленых насаждений.

Учитывая, что в г.Таганроге 43,5% всех перевозок городским пассажирским транспортом приходится на долю трамвая и 8,2% на долю троллейбуса, становится очевидным, что улучшение качества работы городского электротранспорта охватит 51,7% горожан.

Улучшение состояния путевого хозяйства, контактно-кабельных сетей и доведение их до норм, позволит значительно повысить эффективность работы электротранспорта в целом, а именно: увеличение скорости движения на обособленном полотне (в настоящее время 14 км/час, возможно доведение до 20 км/час), увеличит провозную способность транспорта и позволит при названных затратах и неизменном количестве подвижного состава, штата водителей, увеличить количество перевозимых пассажиров, что снизит себестоимость услуг.

Оценка эффективности расходования бюджетных средств осуществляется на основании методики (приложение к Долгосрочной целевой программе «Развитие городского электротранспорта города Таганрога на 2010 -2014 гг.»)

Заместитель Главы Администрации -
управляющий делами

А.В.Наврат

Методика оценки эффективности долгосрочной целевой программы
«Развитие городского электротранспорта города Таганрога на 2010-2014гг.»

Наименование показателей результативности (целевых мероприятий)	Единица измерения	Ожидаемые конечные результаты программы, всего, в т.ч. по годам реализации						Фактически достигнутые конечные результаты, всего, в т.ч. по годам реализации					
		всего	2010	2011	2012	2013	2014	всего	2010	2011	2012	2013	2014
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
Увеличение выручки от перевозки пассажиров (реализации билетной продукции) - за минусом НДС, акцизов и аналогичных обязательных платежей	%	50,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0						
Уменьшение общих затрат на организацию пассажирских перевозок	%	15,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0						
Увеличение текущих платежей в	%	60,0	11,0	11,5	12,0	12,5	13,0						

