

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет» (национальный исследовательский университет)
Высшая школа экономики и управления
Кафедра «Экономическая теория, региональная экономика, государственное и муниципальное управление»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Заведующий кафедрой, д.э.н., профессор

_____/ В.С. Антонюк /

« ____ » _____ 2018 г.

Управление транспортным комплексом мегаполиса (на примере г. Челябинска)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

ЮУрГУ – 38.03.04.2018.188.ВКР

Руководитель, к.э.н., доцент каф. ЭТГМУ

_____/ Т.М. Каретникова/

« ____ » _____ 2018 г.

Автор

студент группы ЗЭУ – 580

_____/ О.О. Ружанская/

« ____ » _____ 2018 г.

Нормоконтролер, старший преподаватель

_____/ Г.С. Дубынина /

« ____ » _____ 2018 г.

Челябинск 2018

АННОТАЦИЯ

Ружанская О.О. Тема проекта Управление транспортным комплексом мегаполиса на примере города Челябинска.

Челябинск: ЮУрГУ, ЗЭУ – 580, 68 с., 18 ил., 7 табл., библиогр. список –34 наим., 15 л. плакатов ф. А4.

Объектом дипломной работы является транспортный комплекс города Челябинска.

Цель работы - разработать рекомендации по совершенствованию управления городской транспортной системой.

В дипломном проекте исследованы теоретические основы управления транспортным комплексом в мегаполисе. Проведен анализ транспортного комплекса города Челябинска. Выполнена разработка мер по совершенствованию управления транспортным комплексом в городе Челябинске.

Результаты дипломного проекта имеют практическую значимость и могут применяться в деятельности Управления транспортом Администрации города Челябинска.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	7
1 Транспортный Комплекс: Сущность И Процесс Управления	
1.1 Структура и функции транспортного городского комплекса.....	9
1.2 Система управления городским транспортным комплексом.....	15
2 АНАЛИЗ ПРАКТИКИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ГОРОДА	
2.1 Анализ состояния городского транспортного комплекса.....	23
2.2 Анализ практики управления транспортной системой.....	39
3 РАЗРАБОТКА РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ УПРАВЛЕНИЯ ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ	
3.1 Основные направления совершенствования управления транспортным комплексом.....	50
3.2 Формирование проездного тарифа в общественном транспорте как условие совершенствования управления городским транспортом.....	57
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	62
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	65

ВВЕДЕНИЕ

Транспорт – неотъемлемая составляющая материально-технической базы общества. Без транспорта невозможно современное производство. Он связывает различные удаленные друг от друга страны, области, районы, города, посёлки нашей огромной страны и обеспечивает ее внешнеэкономические связи.

Решение крупномасштабных экономических и социальных задач тесно связано с развитием и повышением эффективности всех видов транспорта. Особое место транспорта в сфере производства заключается в том, что, с одной стороны, транспортная промышленность составляет самостоятельную отрасль производства, а потому особую отрасль вложения производственного капитала. Таким образом, транспорт играет очень важную роль как в жизни каждого человека так и в экономике мира в целом. Для продуктивного функционирования транспортной системы необходимо управлять ею. В настоящее время система управления транспортным комплексом не совершенна и имеет ряд проблем, которые необходимо решать.

Транспортный комплекс является одним из ключевых секторов экономики современного мегаполиса. Его роль подчеркивается значительным вкладом транспорта в формирование макроэкономических показателей страны в целом (в России по последним данным его доля в ВВП составляет порядка 7,1%) и соответствующего региона, а также существенным влиянием на другие отрасли экономики и социальную сферу.

Цель работы – разработка рекомендаций по совершенствованию управления городской транспортной системой.

Объект исследования – транспортный комплекс города Челябинска.

Предмет исследования – анализ управления транспортным комплексом мегаполиса на примере города Челябинска.

Задачи исследования:

– рассмотреть структуру и функции транспортного городского комплекса;

- изучить систему управления городским транспортным комплексом;
- провести анализ состояния городского транспортного комплекса;
- проанализировать практику управления транспортной системой;
- разработать рекомендации по совершенствованию управления городской транспортной системой.

1 ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС: СУЩНОСТЬ И ПРОЦЕСС УПРАВЛЕНИЯ

1.1 Структура и функции транспортного городского комплекса

Под термином транспорт в научной литературе понимается один из самых важных компонентов материально-технической базы всего общества [4, с. 75].

Отдельные составляющие транспорта объединены в единый транспортный комплекс. Транспортным комплексом можно считать совокупность всех видов транспорта России, которые соединены между собой транспортными узлами и сетями [7, с. 38].

В настоящее время накоплен определенный терминологический опыт в определении содержания понятия «транспортный комплекс». Часто оно используется с такими понятиями как «транспортная отрасль», «единая транспортная система», «транспортная инфраструктура». Отличаются они разными методологическими подходами, но при всем этом содержание понятия целесообразно рассматривать на основе комплекса подходов.

В соответствии с отраслевым подходом транспортный комплекс рассматривается как «совокупность предприятий и организаций, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов от грузоотправителей грузополучателям». С позиции межотраслевого подхода транспортный комплекс представляет собой «комплекс транспортных предприятий; организаций по поддержанию подвижного состава в нормальном эксплуатационном состоянии; погрузочной техники, перевозчиков, экспедиторов и других посредников, включая инфраструктурные и сервисные предприятия» [12, с. 41].

При рассмотрении понятия нельзя ограничиваться только отраслевым и межотраслевым подходом к содержанию понятия транспортный комплекс, не учитывая тот факт, что транспорт является частью производственно-социальной инфраструктуры региона. Транспортный комплекс является неотъемлемым

компонентом производственной инфраструктуры, обеспечивающий пространственное разделение труда, непрерывность воспроизводственных процессов, и как следствие, возможность получения эффекта на основе комплексного взаимодействия различных отраслей экономики региона. Его активное развитие и функционирование является одним из факторов повышения темпов экономического роста региона. Кроме того, социальная роль транспорта заключается в создании нормальных условий жизнедеятельности населения региона [24].

Функционирование транспортного комплекса на отдельной территории влечет за собой тесную взаимосвязь транспорта с другими элементами экономики региона. При этом, экономическая система региона представляет собой совокупность отраслей производства региона, уровень развития каждой отдельной отрасли оказывает влияние на функционирование региона в целом. Согласованное развитие отдельных подсистем оказывает существенное влияние на транспортный комплекс, поскольку выступая связующим звеном при взаимодействии с экономическими субъектами, влияет на экономику региона в целом. Исходя из этого, высокий уровень развития транспортного комплекса предопределяет новые возможности экономического роста региона [17].

Транспортный комплекс как подсистема региональной экономики, обеспечивает территориальную целостность региона и единство экономического пространства на основе перемещения пассажиров и грузов, связывая отрасли и регионы в единый комплекс, обеспечивая непрерывность процессов развития производительных сил. Исходя из этого, основной задачей транспорта на уровне региона становится полное и своевременное удовлетворение потребностей отраслей экономики и населения в перевозках [24].

Таким образом, транспортный комплекс является отраслью материального производства, которая имеет свои специфические особенности. Рассмотрим их подробнее.

Транспорт – это производственная сфера экономики, но одновременно с этим данная сфера экономики сама по себе не является производителем новой продукции, транспорт – это один из участников создания этой продукции, который осуществляет обеспечение производства сырьем, различными материалами, станками и оборудованием, а также доставляет готовые товары потребителю. Также с помощью транспорта осуществляется доставка трудовых ресурсов [10, с. 17].

Транспорт имеет также очень важное значение, так как играет роль в территориальном разделении общественного труда. Если бы не было транспорта, то была бы невозможна специализация районов.

Транспорт и обеспеченность им той или иной территории является одним из факторов привлечения населения и производства, служит важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект.

Транспорт также влияет на создание местных и общегосударственных рынков в стране [6].

В структуре транспортного комплекса страны выделяются такие виды транспорта как сухопутный (железнодорожный, автомобильный, трубопроводный, гужевой), водный (морской, речной) и авиационный [15].

Самая большая доля в транспортном комплексе приходится на железнодорожный транспорт. При грузообороте также чаще всего задействованы морской транспорт и трубопроводный, а при перевозке пассажиров в свою очередь – авиационный и автомобильный. Такая структура грузо- и пассажирооборота связана с технико-экономическими особенностями каждого вида транспорта, обширной территорией, природно-климатическими условиями России. Немаловажное значение имеет и себестоимость перевозок различными видами транспорта [22].

Автомобильный транспорт не в силах составить конкуренции железнодорожному в массовых межрайонных грузовых перевозках прежде всего

из-за его высокой удельной энергоемкости и себестоимости перевозок, большого расстояния пути перевозок и отсутствия современной сети автодорог высокого технического уровня.

Сфера применения автомобильного транспорта в России – внутригородские, пригородные и внутрирайонные грузовые и пассажирские перевозки, а также перевозки на средние и дальние расстояния ценных малотоннажных и скоропортящихся грузов.

Морской транспорт в основном выполняет внешние, экспортно-импортные перевозки и в том числе все грузовые перевозки в межконтинентальном сообщении. Велика его роль и во внутренних перевозках для восточных и северных прибрежных районов страны.

Внутренний водный или речной транспорт предназначен для перевозок отдельных массовых видов грузов на средние и дальние расстояния, а также для пассажирского сообщения, а особенно пригородного. Однако в последнее время он не выдерживает конкуренции с другими видами транспорта и практически превратился в специфический вид технологического транспорта, предназначенного для перевозки минерально-строительных материалов.

Трубопроводный транспорт, в отличие от других универсальных видов транспорта, на данный момент остается узкоспециализированным, предназначенным для перекачки на дальние расстояния жидких и газообразных продуктов ограниченной номенклатуры.

По своим функциям воздушный транспорт также относится к узкоспециализированным: он осуществляет в основном пассажирские перевозки на дальние и средние расстояния, хотя и имеет большое значение в транспортировке ряда ценных, скоропортящихся и срочных грузов [14, с. 82].

Тесная взаимосвязь с промышленным производством является важной особенностью транспортной системы России. Здесь в основном выделяют три этапа.

На первом этапе транспорт и производство находится в непосредственном единстве, между ними невозможно провести разграничительную черту.

На втором этапе они формируют самостоятельные системы, которые функционируют и развиваются отдельно друг от друга. При этом транспорт выделился в самостоятельную народнохозяйственную отрасль со сложившейся устойчивой внутренней структурой, собственными критериями – максимизация пропускной способности транспортных магистралей – и показателями работы – учёт транспортных расходов и проделанной работы (в тонно-километрах). Именно на этой стадии развития в настоящее время находится транспортная система России.

На третьем этапе производство и транспорт должны объединиться в такую производственно-транспортную систему, в рамках которой они взаимодействуют в качестве отдельных подсистем. При этом меняются не только целевые функции обеих подсистем, но и критерии и показатели их работы. На первый план выступает задача минимизации потерь при их взаимодействии [10, с. 75].

Важно подчеркнуть, что в данном случае транспортная система рассматривается как активный элемент взаимодействия, при котором она не только организует перевозки с учётом изменяющихся потребностей производства, но и само производство активно упорядочивает связи и формирует свои программы развития, исходя из возможностей и потребностей транспорта. Функция транспорта в таком взаимодействии заключается в полном обеспечении потребностей производства в перевозках, а так же в качественном и своевременном транспортном обслуживании поставщиков и потребителей с колеблющимися ритмами работы, другими словами с учетом постоянно меняющихся и в перспективе в условиях рыночной экономики часто неопределенных потребностей производства в транспортных услугах.

Таким образом, гибкость, эластичность транспорта, возможность работать в разных, в том числе вероятностных, режимах, реализовывать «пиковые»

потребности в перевозках – вот те требования, которые предъявляются современным транспортным системам [2, с. 28].

Перечисленные выше особенности транспортной системы страны ставят целый ряд проблем его территориальной организации. Важную роль в их решении призвано сыграть изучение территориальной организации транспортных систем, особенностей и закономерностей становления и развития территориальных транспортных структур и формируемой ими системы транспортно-географических отношений в их взаимодействии с другими территориальными социально-экономическими системами.

Городской транспорт является важной сферой городского хозяйства и призван обеспечивать ежедневные передвижения жителей на работу и обратно, все культурно-бытовые поездки, а также перевозку грузов предприятий и организаций, т.е. обеспечивать нормальное функционирование городского народного хозяйства.

Транспортная инфраструктура в планировочной структуре современного города является основой, вокруг которой образуются и развиваются элементы городской среды: микрорайоны, жилые районы, общегородские и районные центры, зоны, в которых размещаются производственные предприятия, объекты здравоохранения, спортивные комплексы, рекреационные объекты и т.д.

Городская транспортная инфраструктура неразрывно связана с внешними (междугородными) транспортными коммуникациями, являясь их логическим продолжением в планировочной структуре города, и наоборот. Как правило, узлы внешних транспортных коммуникаций в структуре современного города (вокзалы, станции, водные и воздушные порты) одновременно являются и узлами городского транспорта [20].

Транспортный комплекс города включает в себя внутригородской пассажирский транспорт (автобус, трамвай, троллейбус), междугородный и пригородный пассажирский транспорт, грузовой транспорт, специализированный транспорт (перевозка хлеба, молока, бензина, вывоз бытовых отходов,

медицинский транспорт и др.), транспортные парки или депо, гаражи, службы по содержанию трамвайных путей, контактной сети электротранспорта, вокзалы, автостоянки, заправочные станции, ремонтные и другие сервисные службы [22].

Транспортная сеть города предназначена для передвижения населения между функциональными зонами и в их пределах, также она обеспечивает связь с объектами внешнего транспорта, автомобильными дорогами региональной и федеральной сети. Планировка транспортной инфраструктуры города формирует единую транспортно-дорожную систему, которая включает сеть улиц, дорог, площадей, пешеходных и велосипедных дорожек, выполняющих четко определенную функцию [6].

1.2 Система управления городским транспортным комплексом

Регулирование транспорта в Российской Федерации включает в себя экономические и административные методы работы, при этом работающие как в рамках оперативного решения тех или иных вопросов, так и на долгосрочную перспективу.

Задачами регулирования транспортного комплекса можно считать:

1. Обеспечение общественной безопасности (дорожного движения и экологической).
2. Во многих случаях транспорт является естественной монополией, что представляет собой сдерживающий фактор его развития.
3. Чаще всего транспорт сильно подвержен конкурентной борьбе. Это ведет к снижению заработной платы работающих в отрасли.
4. Социальные затраты транспорта очень велики, в связи с этим их необходимо учитывать и перераспределять. Автомобильный транспорт не может существовать без таких элементов, как автомобильные дороги, стоянки и т.п. Это обуславливает дополнительное финансирование.

5. Транспорт часто требует международного взаимодействия, что предопределяет необходимость государственных соглашений.

6. Транспорт вместе с системой материально-технического снабжения и связью является частью инфраструктуры национальной экономики и одновременно стимулятором ее развития.

7. Транспорт, в связи с высоким коэффициентом перевозимости производимых товаров, является отраслью, прогрессивно стимулирующей инфляционные процессы. В связи с этим, в условиях нестабильной экономической обстановки необходим контроль за уровнем тарифов.

8. Транспорт является центральным звеном при ликвидации чрезвычайных ситуаций и играет важную роль в обеспечении обороноспособности страны [11, с. 79].

Методы регулирования транспортной деятельности укрупненно можно подразделить на: нормативно-правовые; экономические; комплексные.

Нормативно-правовые методы по области своего воздействия, своей направленности могут быть подразделены на определяющие безопасность и регулирующие рынок транспортных услуг.

В числе нормативно-правовых актов, регулирующих безопасность автомобильного транспорта, можно отметить правила дорожного движения, устав автомобильного транспорта, правила перевозок опасных грузов, стандарты по экологической безопасности и т.д. К методам регулирования рынка транспортных услуг следует отнести: лицензирование; квоты и разрешения (например, для международных перевозок); ограничения (числа компаний, размеров парка и др.).

Среди экономических методов можно выделить комплексные и частные. Комплексные методы предполагают изменение системы производственных отношений, и в частности отношений собственности. Это национализация транспортных компаний либо их приватизация. Частные методы экономического регулирования транспортной деятельности осуществляются при неизменной

системе производственных отношений. Это: налоги, тарифы, штрафные санкции, оплата дополнительных операций, кредитов, дотаций и т.д.

Синтетические методы регулирования автотранспортной деятельности представляют собой синтез нормативно-правовых и экономических мер, которые сложно разделить и обособить [3].

Необходимость государственного вмешательства в процесс формирования и функционирования транспортной деятельности предопределяется четырьмя факторами: ведущая роль государства в организации транспортных рынков; снижение социальных издержек транспортной деятельности и поддержка конкурентности рынков транспортных перевозок, а также инвестирование в развитие транспортной инфраструктуры [17].

Конституцией Российской Федерации признается и гарантируется местное самоуправление, прежде всего, как форма народовластия. Так же Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» определяется местное самоуправление как форма осуществления народом своей власти, обеспечивающая самостоятельное и под свою ответственность решение населением непосредственно и (или) через органы местного самоуправления вопросов местного значения. К таким вопросам можно отнести градообслуживающую сферу.

Градообслуживающая сфера – первооснова жизнеобеспечения муниципального образования, представляющая сложный комплекс различных подотраслей, тесно связанных между собой и объединенных общей целью, которой является удовлетворения потребностей населения в его услугах. От эффективности и обоснованности муниципального управления системами жизнеобеспечения зависит уровень муниципальных услуг, которые определяют качество жизни населения. Одной из подотраслей градообслуживающей сферы является транспортный комплекс [8, с. 74].

Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ в перечне вопросов местного значения устанавливается, что городское, сельское поселение создает условия для предоставления транспортных услуг населению и организует транспортное обслуживание населения в границах поселения, а к компетенции муниципальных районов – межпоселенческие перевозки в границах района. Так же к полномочиям органов местного самоуправления относится осуществление полномочий в области использования автомобильных дорог в соответствии с Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ. При организации управления транспортным комплексом города есть некоторые особенности, которые нужно учитывать. Особенности транспортного комплекса города показаны на рисунке 1.

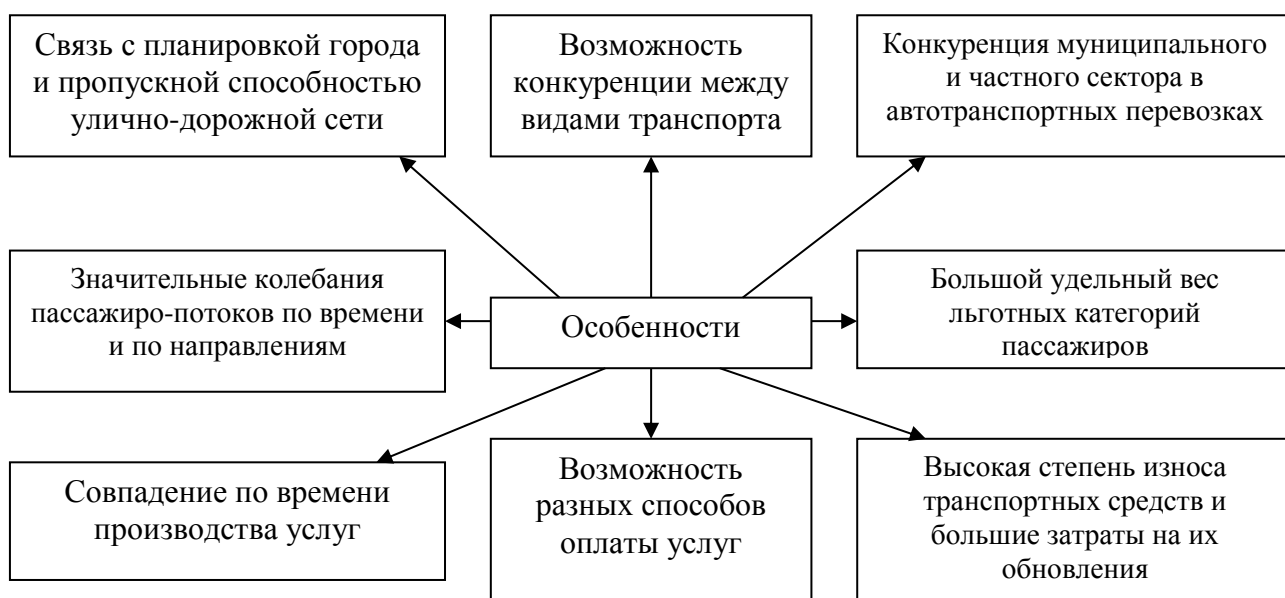


Рисунок 1 – Особенности транспортного комплекса города

Основными задачами муниципального управления в сфере транспорта являются:

- обеспечение надежного состояния транспортных линий и развитие магистралей;
- модернизация систем организации транспортного движения, диспетчеризация и контроль качества транспортного обслуживания населения;

- приведение муниципального подвижного состава в надлежащее состояние, соответствующее техническим параметрам и нормативам;
- обеспечение безопасности перевозок [9].

Органы местного самоуправления выполняют ряд специализированных функций по управлению транспортным комплексом города. Этими функциями является:

- принятие правил и порядок организации работы транспорта;
- разработка схемы движения транспорта;
- разработка схемы развития улично-дорожной сети;
- выдача муниципального заказа на пассажирские и специализированные перевозки и заключение контрактов;
- организация диспетчерской службы;
- контроль экологических параметров работы транспорта (через ГИБДД);
- установление тарифов на перевозки;
- разработка графиков и диспетчеризация движения транспорта;
- контроль соблюдения графиков движения [19].

Органам местного самоуправления могут быть переданы отдельные государственные полномочия по финансированию муниципальных и частных транспортных предприятий и перевозчиков для компенсации перевозки льготных категорий пассажиров (при условии получения субвенций из федерального или регионального бюджета).

Основными механизмами регулирования пассажиропотоков в условиях разнообразных форм собственности на транспортные средства и в условиях соперничества муниципального и частного транспорта являются муниципальный заказ на перевозки и диспетчеризация перевозок.

При осуществлении управления органами местного самоуправления транспортным комплексом, могут возникать некоторые трудности, которые обусловлены различными факторами. На данный момент в российских городах накопилось достаточно разнообразных проблем в системе городского транспорта,

на которые обращают внимание муниципальные образования. Различными способами и методами органы местного самоуправления стараются урегулировать возникающие проблемы в системе городского транспорта для удовлетворения потребностей населения в этой сфере. Проблемы транспортного комплекса города представлены на рисунке 2.

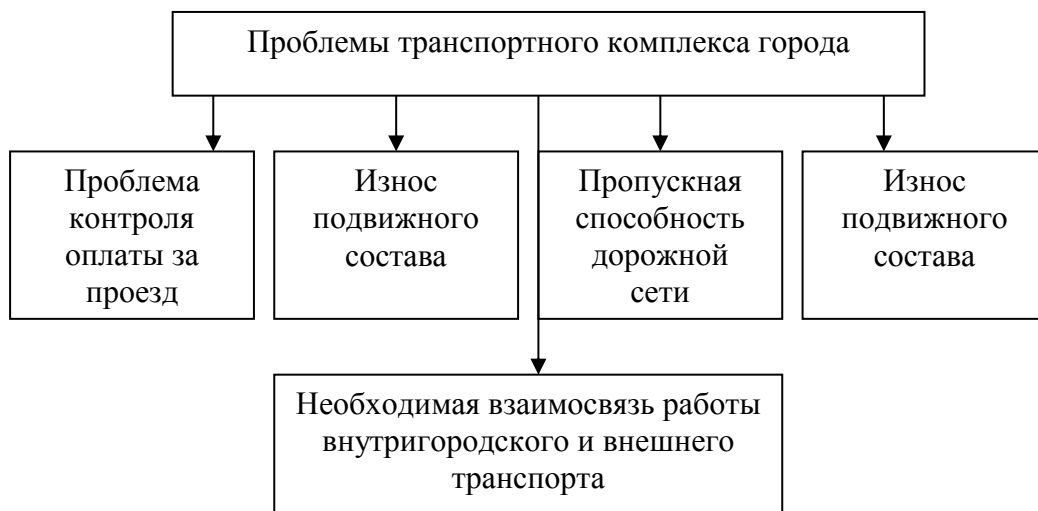


Рисунок 2 – Проблемы транспортного комплекса города

Представленные проблемы нуждаются в некоторых пояснениях.

Первая проблема – контроль оплаты за проезд. Для решения данной проблемы за рубежом устанавливают автоматические турникеты, в некоторых городах России стимулируют для этого покупку проездных билетов различного срока пользования и дальнейшее проведение денежно-вещевых лотерей по номерам купленных билетов.

Вторая проблема – износ подвижного состава. В большинстве российских городов муниципальный пассажирский транспорт изношен практически наполовину. Средств городского бюджета, а также часть выручки муниципальных пассажирских предприятий не хватает для ремонта подвижного состава, так как большая часть средств идет на компенсацию проезда льготных категорий населения. При повышении оплаты за проезд происходит лишь отток пассажиров в частные автобусы, следствием чего является работа муниципального транспорта «вхолостую».

Следующей серьезной проблемой множества городов является пропускная способность дорожной сети. При решении данной проблемы в некоторых случаях необходимы путепроводные развязки, в других случаях объездные дороги; в отдельных случаях необходимо расширять проезжую часть улиц, что крайне сложно. В связи с устройством дорожной сети производится выбор типа подвижного состава транспорта.

На современном этапе развития страны произошла массовая автомобилизация, что является еще одной проблемой при управлении транспортным комплексом города. Массовая автомобилизация вызвала потребность в создании большого комплекса сервисных служб, обеспечивающих работу транспорта на всей территории города. Серьезную проблему представляет организация паркингов, строительство коллективных гаражей, в том числе многоэтажных, в центре и в черте города. В некоторых новых жилых домах первые этажи и подвалы проектируются как гаражи, что удобно жильцам.

Другая проблема – размещение по всей территории города сервисных служб, выполняющие автозаправку, мойку, срочный ремонт транспорта и шиномонтаж [28].

Необходима взаимосвязь работы внутригородского и внешнего транспорта. При разработке схемы движения транспорта органы местного самоуправления должны учитывать маршруты внутригородского транспорта, сети предприятий торговли и общественного питания, другие городские службы и обеспечить их сочетание с объектами внешнего транспорта (железнодорожные и автовокзалы, речные и морские порты, аэропорты и т.п.), управление которых осуществляется, как правило, государственными предприятиями или крупными акционерными компаниями.

Управление транспортной системой муниципального образования невозможно без создания органов, которые были бы уполномочены решать вопросы городского транспорта. В администрациях крупных городов в основном

создаются структурные подразделения, которые занимаются вопросами транспорта и содержания городских дорог.

Есть два варианта на практике, при которых может осуществляться управление городским транспортом. Первый вариант, это, как уже было отмечено, в структуре администрации выделять единые подразделения, за которыми будут закреплены вопросы нормативно-правового регулирования транспортной деятельности на территории муниципального образования, и которые будут уполномочены решать вопросы городского транспорта и содержания дорог.

Второй вариант – это разделение полномочий в сфере транспорта между соответствующим органом в структуре администрации и отдельным муниципальным учреждением соответствующего муниципального образования. При таком раскладе за структурным подразделением администрации фиксируются только вопросы нормативно-правового регулирования транспортной деятельности на территории муниципального образования и финансирование перевозок льготных категорий пассажиров через систему муниципального заказа. Муниципальное учреждение – служба муниципального заказчика транспортных услуг распределяет объемы перевозок между муниципальными и частными перевозчиками, она же устанавливает графики движения транспорта и реализует диспетчерский контроль [28].

2 АНАЛИЗ ПРАКТИКИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ГОРОДА

2.1 Анализ состояния городского транспортного комплекса

Челябинская область является одним из наиболее крупных в экономическом отношении субъектов Российской Федерации с развитой инфраструктурой и выгодным транспортно-географическим положением, способствующим развитию межрегионального сотрудничества и выходу на мировой рынок.

На территории Челябинской области на сегодняшний день проживают 3 493 036 чел. Плотность населения составляет 39,46 чел./км², а доля городского населения составляет 82,7%. Территория Челябинской области составляет 88 529 км².

Более 50 процентов отраслей экономики Челябинской области ориентированы в своей деятельности на использование автомобильного транспорта, эффективность которого связана с уровнем развития автомобильных дорог. Более 80 процентов от общего объема грузо- и пассажироперевозок в Челябинской области осуществляется автомобильным транспортом.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования на территории Челябинской области составляет более 26,5 тысячи километров. Почти 9 тысяч километров из них – автомобильные дороги регионального значения, из которых 98 процентов – с твердым покрытием.

Дорожное хозяйство является важной составной частью производственной инфраструктуры региона и представляет собой мощный имущественный комплекс.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования, находящихся в государственной собственности Челябинской области, по состоянию на 1 января 2016 года составила 8696 километров.

Основная часть автомобильных дорог общего пользования (90 процентов) – это дороги III и IV категорий, протяженность дорог I категории составляет 0,9 процента (77 километров). Около 27,6 процента дорог регионального значения имеют дорожные одежды переходного и низшего типов.

В сети автомобильных дорог общего пользования эксплуатируются 299 мостовых сооружений общей протяженностью 18338 погонных метров.

В настоящее время современная развитая сеть автомобильных дорог общего пользования призвана стать основным инструментом реализации государственной политики, приоритетами которой являются ликвидация кризисных последствий и восстановление темпов экономического развития.

Несмотря на достигнутые результаты, по-прежнему остаются актуальными следующие проблемы:

- 141 километр автомобильных дорог имеет грунтовое покрытие;
- 247 сельских населенных пунктов не имеют связи с дорогами с твердым покрытием;
- транспортно-эксплуатационное состояние большинства мостов не соответствует современным нормативным требованиям по грузоподъемности и габаритам, в неудовлетворительном состоянии находятся 36 мостовых сооружений, 107 мостовых сооружений имеют износ, близкий к предельному, так как были построены более 40 лет назад;
- отсутствуют обходы городов и населенных пунктов для вывода транзитного транспорта из городов и крупных населенных пунктов, что приводит к снижению скорости потока, значительным потерям времени для пассажиров, повышению аварийности, ухудшению состояния окружающей среды;
- недостаточно развито транспортное сообщение с соседними территориями.

Многие участки автомобильных дорог общего пользования, в особенности на подходах к городам и федеральным магистралям, достигли предела пропускной способности и работают в режиме перегрузки. Это приводит к систематическим транспортным заторам, особенно в летние месяцы.

Не законченный вовремя в связи с недостаточным финансированием ремонт в совокупности с недостаточным уровнем технического состояния оказывает существенное влияние на показатели аварийности на автомобильных дорогах.

Немаловажное значение в структуре опорной сети автомобильных дорог имеют автомобильные дороги местного значения. Большинство этих дорог с низкими техническими параметрами, грунтовые или имеют покрытие из песчано-гравийной смеси, деревянные мосты. Многие из этих дорог играют важную социальную роль, обеспечивая связь сельских и других населенных пунктов с общей транспортной сетью.

Плохое состояние подъездов к сельским населенным пунктам по дорогам общего пользования сдерживает развитие сельских населенных пунктов, существенно увеличивает затраты на перевозки, особенно по грунтовым дорогам. Движение и подъезд к земельным угодьям по этим дорогам крайне затруднены в осенне-весенний период, что приводит к затруднениям при выполнении посевных, уборочных и других работ, а также вызывает потери сельскохозяйственных предприятий.

Неразвитость сельских дорог усугубляет проблемы и в социальной сфере из-за несвоевременного оказания срочной медицинской помощи, дополнительных потерь времени и ограничений на поездки.

Постоянный рост интенсивности движения по автомобильным дорогам привел к тому, что большинство дорог Челябинской агломерации имеют высокую степень износа.

Протяженность автомобильных дорог регионального значения, не соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному показателю Челябинской агломерации, составляет 818 километров. Для доведения параметров дорог до нормативных требований планируется выполнение работ по ремонту и капитальному ремонту улично-дорожной сети Челябинской агломерации.

Все вышеуказанное влияет на ограничение роста экономики Челябинской области и негативным образом сказывается на безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах и экологии.

В таблице 1 проведем анализ перевозки грузов, грузооборот и пассажирооборот автомобильной транспорта г. Челябинска за 2013-2015 гг.

Таблица 1 – Анализ перевозки грузов, грузооборот и пассажирооборот автомобильной транспорта г. Челябинска за 2014-2016гг

Показатель	2014	2015	2016	Темп роста, %	
				2015/2014	2016/2015
Перевезено грузов, млн. т	47,6	42,9	39,1	90,1	91,1
Грузооборот, млн. т-км	3979,1	3312,3	3599,1	83,2	108,6
Перевезено пассажиров автобусным транспортом общего пользования, млн. чел.	193,1	193,3	243,5	100,1	125,9
Пассажирооборот автобусного транспорта общего пользования, млн. пассажиров-км	2763,1	2182,2	3095,1	78,9	141,8

Далее на рисунке 3 представим темпы роста перевезенных грузов и грузооборота.

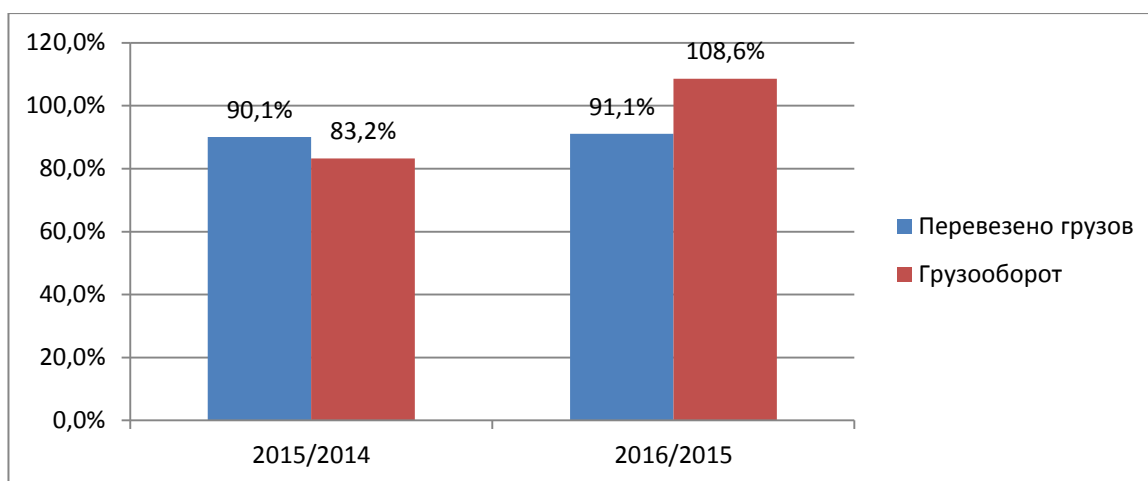


Рисунок 3 – Темпы роста перевезенных грузов и грузооборота

Из темпов роста перевезенных грузов заметно снижение как в 2015г. так и в 2016г. и составляют 90,1% и 91,1% соответственно. А показатели темпов роста грузооборота в 2015г. снижаются до отметки 83,2%, а в 2016г. поднимаются, и составляют 108,6%.

Также на рисунке 4 рассмотрим темпы роста перевозок пассажиров автобусным транспортом общего пользования и пассажирооборот.

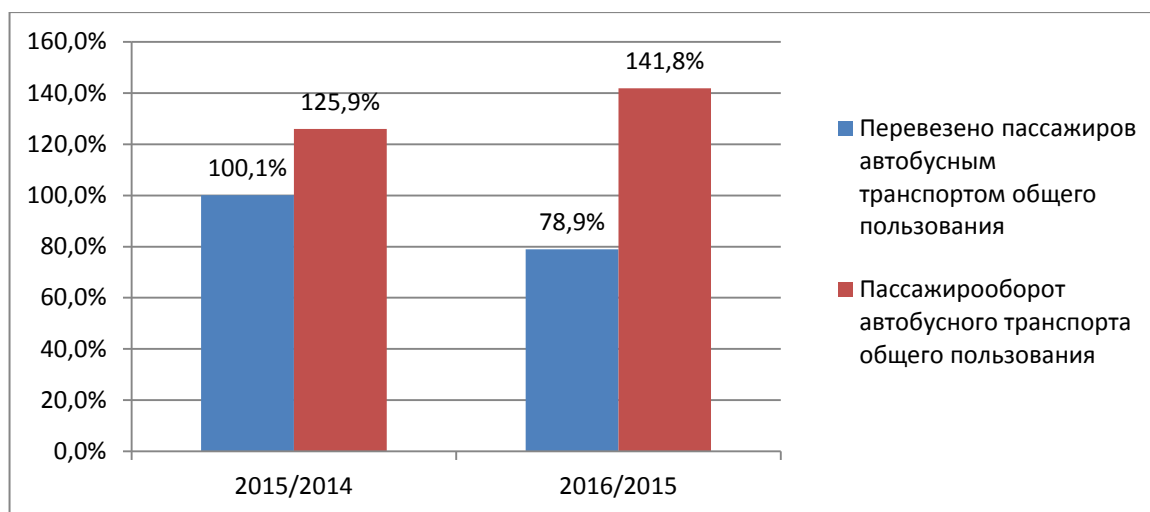


Рисунок 4 – Темпы роста перевозок пассажиров автобусным транспортом общего пользования и пассажирооборот

С помощью полученных данных из рисунка 4 видно, что в 2015г. темп роста перевозок пассажиров находится на уровне 100,1%, а в 2016г. – 125,9%. А темп роста пассажирооборота в 2015г. падает до 78,9%, а в 2016г. поднимается до уровня 141,8%.

Анализируя данные представленные в таблице 1 замечаем, что перевезенных грузов за период 2014-2016гг. заметно снижается и к 2016г. темп роста составляет 91,1%, а грузооборот наоборот увеличивается и темп роста в 2016г. составляет 108,6%. Количество перевезенных пассажиров автобусным транспортом общего пользования за рассматриваемый период увеличивается. Однако увеличение в 2015 году еще является незначительным и составляет всего лишь 0,1%, а в 2016 году увеличивается 26,0%. Пассажирооборот автобусного транспорта общего пользования также показывает прирост в 2016 году на 41,8%.

В таблице 2 проведем анализ наличия транспортных средств в г. Челябинске за 2014-2016 гг.

Таблица 2 – Анализ наличия транспортных средств в г. Челябинске за 2014-2016 гг. [23, с. 152]

Показатель	2014	2015	2016	Темп роста, %	
				2015/2014	2016/2015
Грузовые транспортные средства всего	74 998	141 027	143 271	188,0	101,6
Грузовые транспортные средства в организациях	18 381	16 934	15 542	92,1	91,8
В собственности граждан	56 320	89 522	90 348	158,9	100,9
Пассажирские транспортные средства-автобусы всего	17 382	21 905	23 585	126,0	107,7
автобусы общего пользования	1 180	3 994	5 178	338,5	129,6
Легковые автомобили всего	1097727	1079934	1081069	98,3	100,1
Легковые автомобили в собственности граждан	1078615	1050174	1051149	97,4	100,1

На рисунках 5-7 представим долю грузовых автомобилей в собственности граждан и в собственности организаций за 2014-2016 гг.

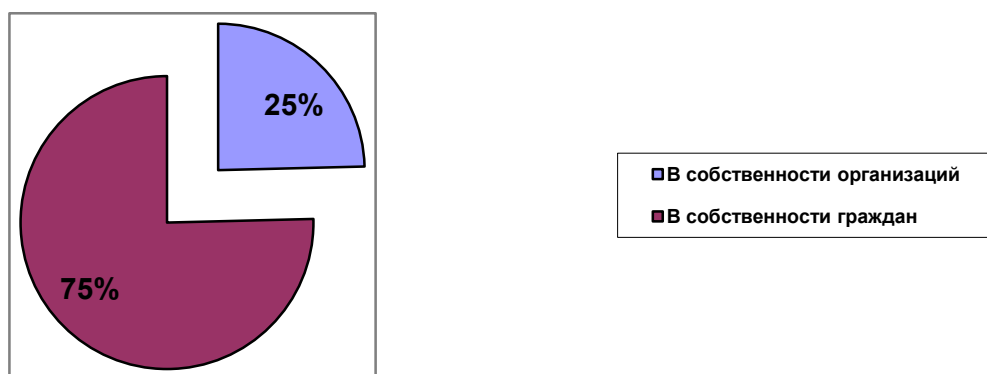


Рисунок 5 – Доля грузовых автомобилей собственности граждан и в собственности организаций за 2014 г. города Челябинска

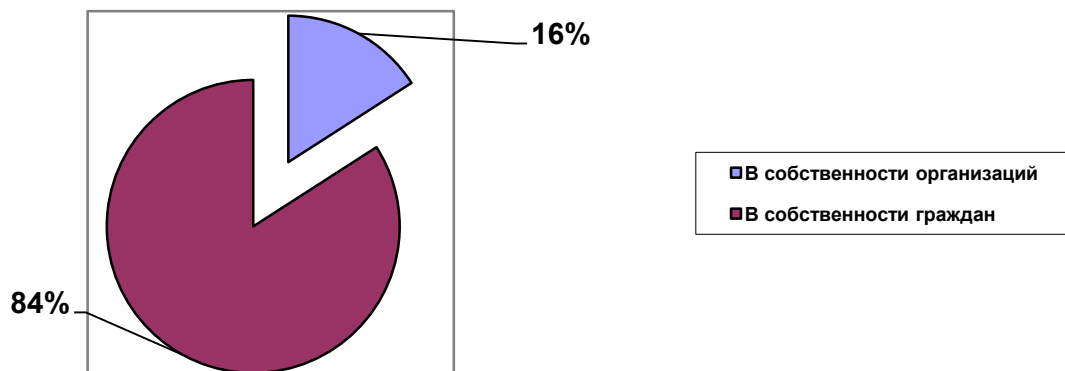


Рисунок 6 – Доля грузовых автомобилей собственности граждан и в собственности организаций за 2015 г. города Челябинска

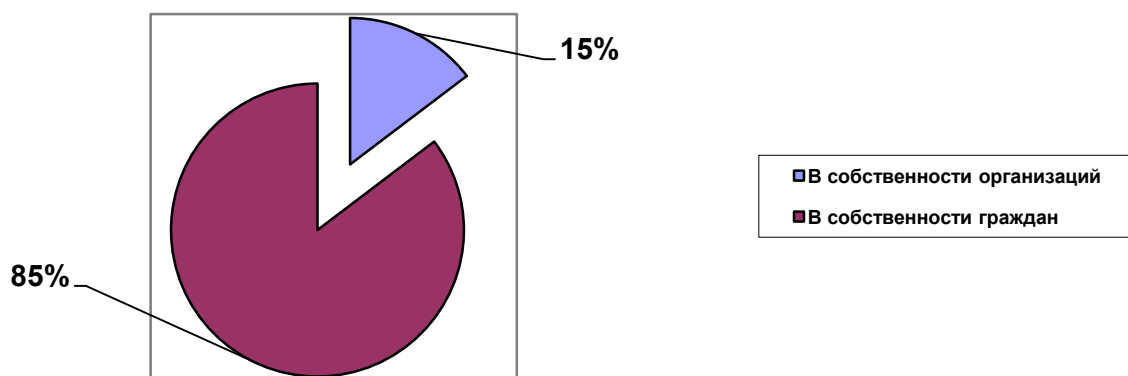


Рисунок 7 – Доля грузовых автомобилей в собственности граждан и в собственности организаций за 2016 г. города Челябинска

На рисунках 8-10 представим долю легковых автомобилей в собственности граждан и в собственности организаций за 2014-2016 гг. в городе Челябинске.

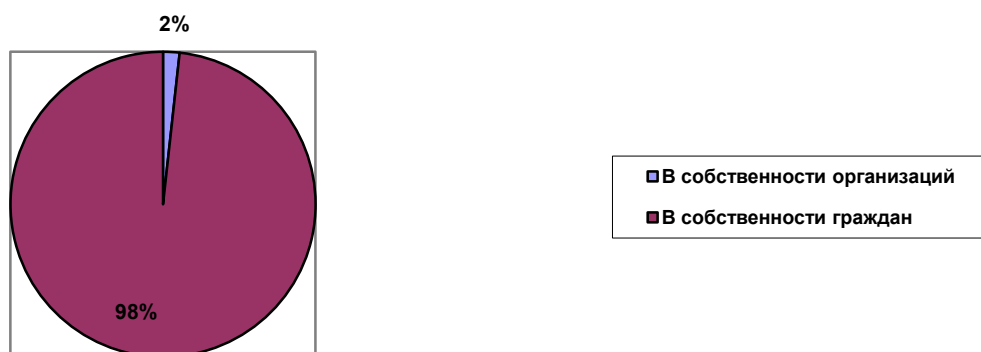


Рисунок 8 – Доля легковых автомобилей в собственности граждан и в собственности организаций за 2014 г. города Челябинска

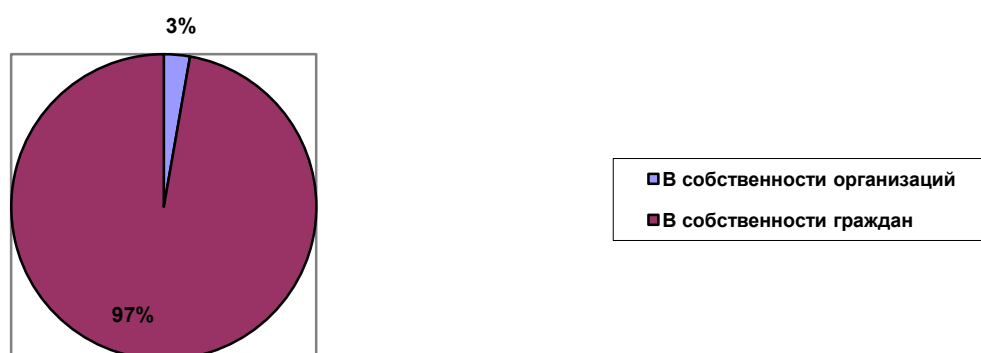


Рисунок 9 – Доля легковых автомобилей в собственности граждан и в собственности организаций за 2015 г. города Челябинска

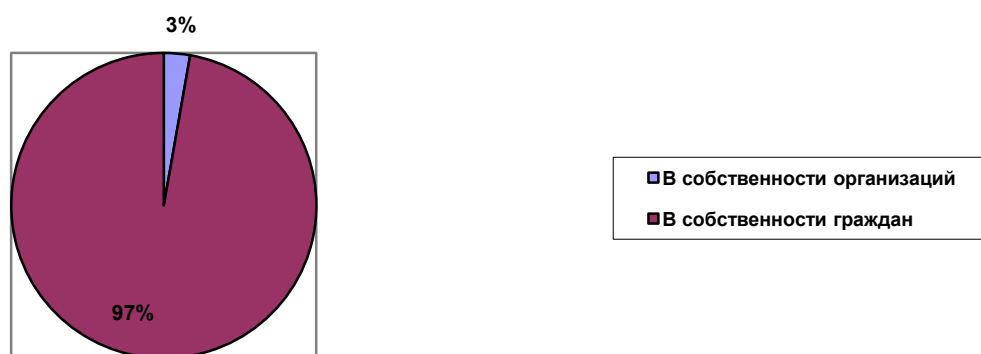


Рисунок 10 – Доля легковых автомобилей в собственности граждан и в собственности организаций за 2016 г. города Челябинска

Анализируя полученные данные по наличию транспортных средств в г. Челябинске за 2014-2015 гг., заметим, что в 2015 году происходит резкий рост грузового транспорта по сравнению с 2014 годом (88,0%). В 2016 году в свою очередь прирост составляет всего 1,6%. Количество грузовых транспортных средств в организациях в свою очередь наоборот сокращается в 2015 году на 7,9%, в 2016 году – на 8,2%, что говорит об увеличении количества грузового транспорта в собственности граждан, а именно прирост в 2015 году составляет 58,9%, а в 2016 году 0,9%. Структура грузового транспорта представляет из себя: 2014 год – 24,5% в собственности организаций, 75,5% – в собственности граждан, 2015 год – 12% в собственности организаций, 88% – в собственности граждан, 2016 год – 10,8% в собственности организаций, 89,2% – в собственности граждан. В 2014-2016 годах происходит прирост автобусов и автобусов общего пользования в том числе. Так в 2015 году общее количество автобусов увеличивается на 26% по сравнению с 2014 годом (4523 единицы), а в 2016 году – на 7,7% по сравнению с 2015 годом (1680 единиц). Темп роста автобусов общего пользования в 2015 году составил 338,5%, а в 2016 году 129,6%. В 2015 году количество легковых автомобилей уменьшается 1,7% по сравнению с 2014 годом, а в 2016 году наблюдается незначительный прирост на 0,1%. Количество автомобилей в собственности граждан также уменьшается в 2015 году на 2,6%, а в 2016 году увеличивается на 0,1%.

Также для наглядности рассмотрим динамику наличия транспортных средств в г. Челябинске за 2014-2015 гг. (таблица 3).

Таблица 3 – Динамика наличия транспортных средств

Виды транспортных средств	Доля транспортных средств, %			Темп роста (базисный), %		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Грузовые транспортные средства	6,3	11,3	11,5	100	188	191
Пассажирские транспортные средства (автобусы)	1,5	1,8	1,9	100	126	136
Легковые автомобили	92,2	86,9	86,6	100	98	98,5
Итого транспортных средств	100	100	100	100	100	100

Представим секторной диаграммой изменение доли грузового, пассажирского и легкового транспорта в г. Челябинске за 2014-2016гг. (рисунок 11-13).

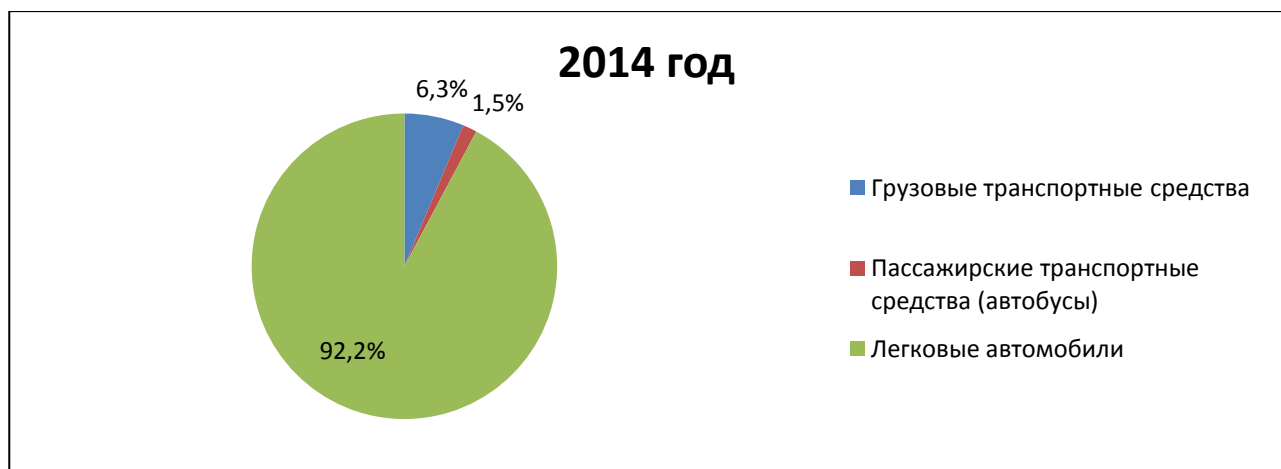


Рисунок 11 – Доля грузового, пассажирского и легкового транспорта в г. Челябинске в 2014 году

В 2014 году 1,5% от всей массы автотранспорта в г. Челябинске приходится на пассажирские транспортные средства (автобусы). Грузовые транспортные средства занимают 6,3% всего автотранспорта. Большую долю – 92,2%, занимают легковые автомобили.

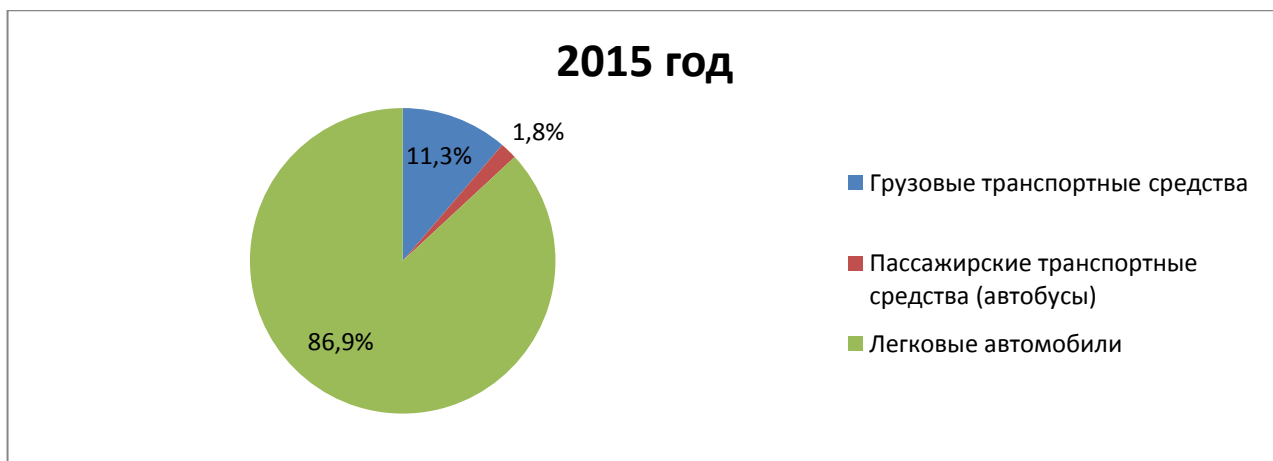


Рисунок 12 – Доля грузового, пассажирского и легкового транспорта в г. Челябинске в 2015 году

В 2015 году, так же как и в 2014 году, меньшую долю занимают пассажирские транспортные средства (автобусы), и их доля составляет – 1,8%. Доля грузовых транспортных средств немного увеличивается, на них приходится – 11,3%. Легковые автомобили также занимают большую долю – 86,9%.

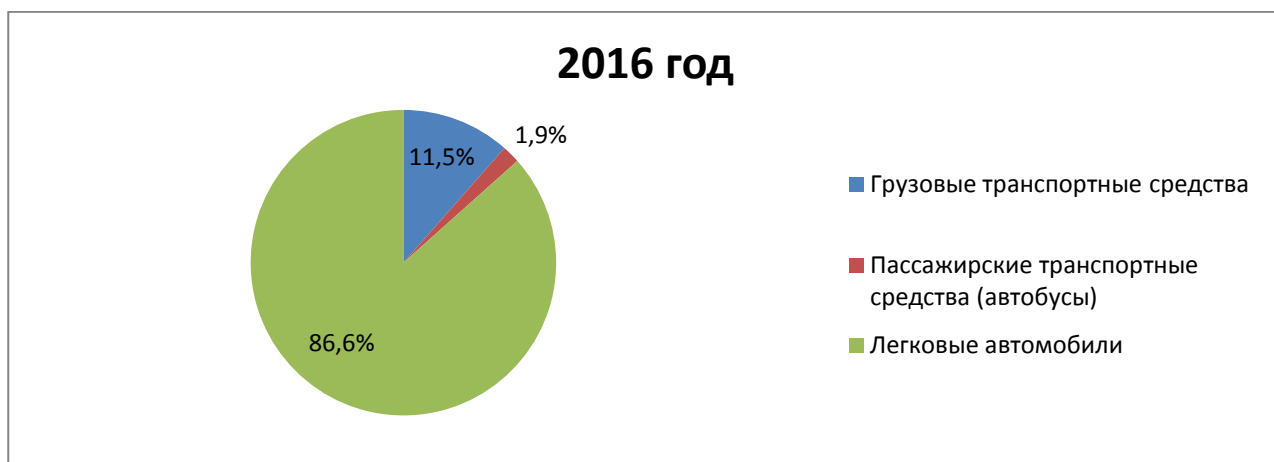


Рисунок 13 – Доля грузового, пассажирского и легкового транспорта в г. Челябинске в 2016 году

В 2016 году, в сравнении с 2015, особо не изменяется. Доля пассажирских транспортных средств составляет 1,9%. На грузовые транспортные средства приходится 11,5%. А на легковые автомобили – 86,6%.

В общем большая часть приходится на легковые автомобили и составляет от 86,6% до 92,2%, далее идет грузовой автотранспорт и на него приходится от 6,3% до 11,5%, и самая малая доля приходится на автобусы – 1,5%-1,9%

Также наряду со структурой транспортных средств, проанализируем динамику изменения основных видов транспортных средств. И сначала рассмотрим динамику грузового транспорта (рисунок 14).

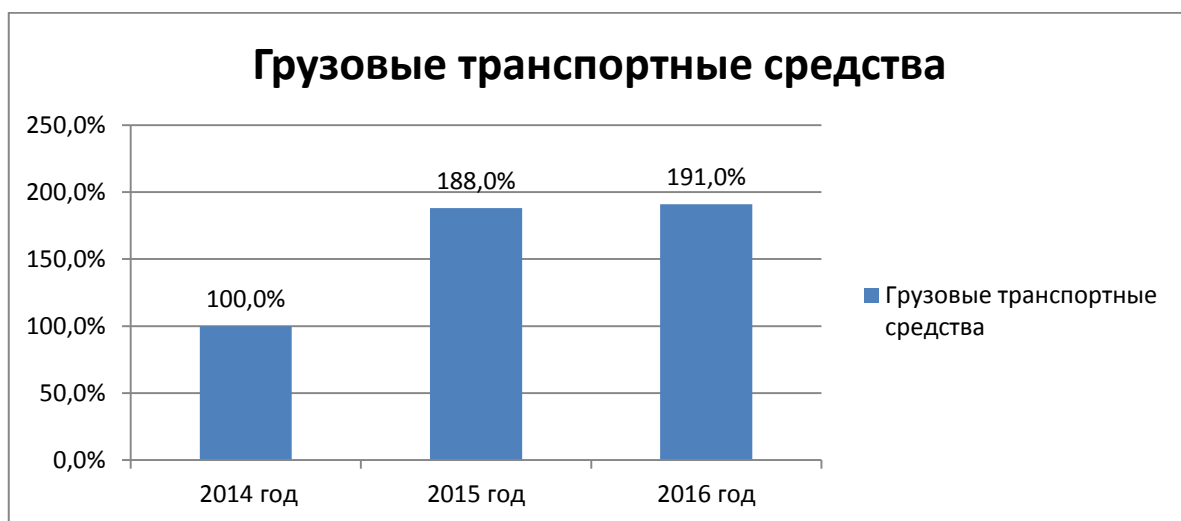


Рисунок 14 – Темп роста грузового транспорта в г. Челябинске

Из темпов роста грузового транспорта замечен рост на протяжении всего рассматриваемого периода. В 2015 году темп роста составил 188%, а в 2016 году и вовсе 191%.

Далее рассмотрим динамику пассажирских транспортных средств, а именно автобусы (рисунок 15).

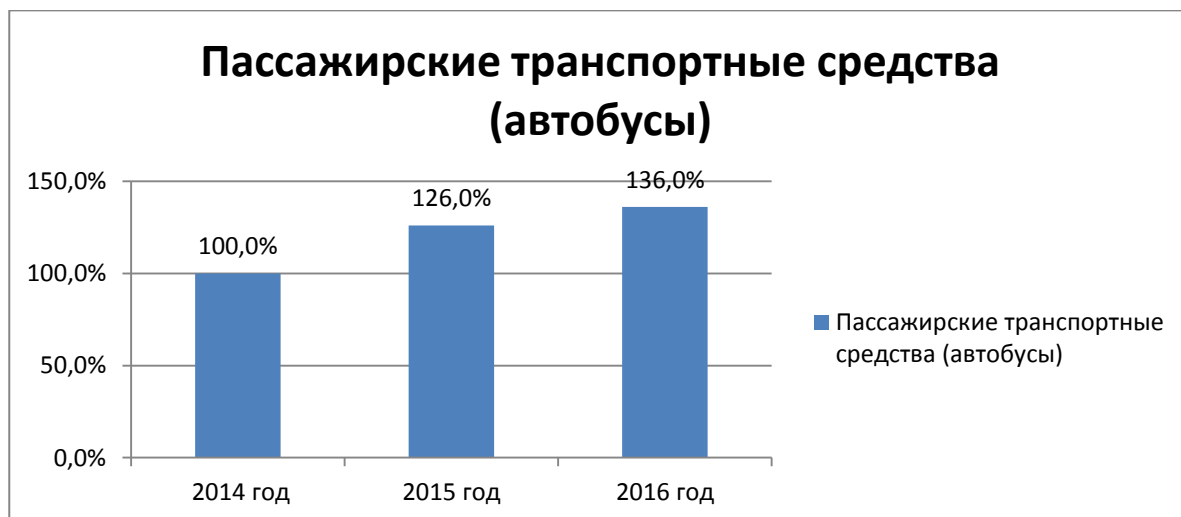


Рисунок 15 – Темп роста пассажирских транспортных средств (автобусов) в г. Челябинске

Из темпов роста пассажирских транспортных средств за период с 2014г. по 2016г., заметно увеличение темпов роста. В 2015 г. темп роста составляет 126%, и в 2016 г. – 136%

Также на рисунке 16 представим темпы роста легкового автотранспорта.

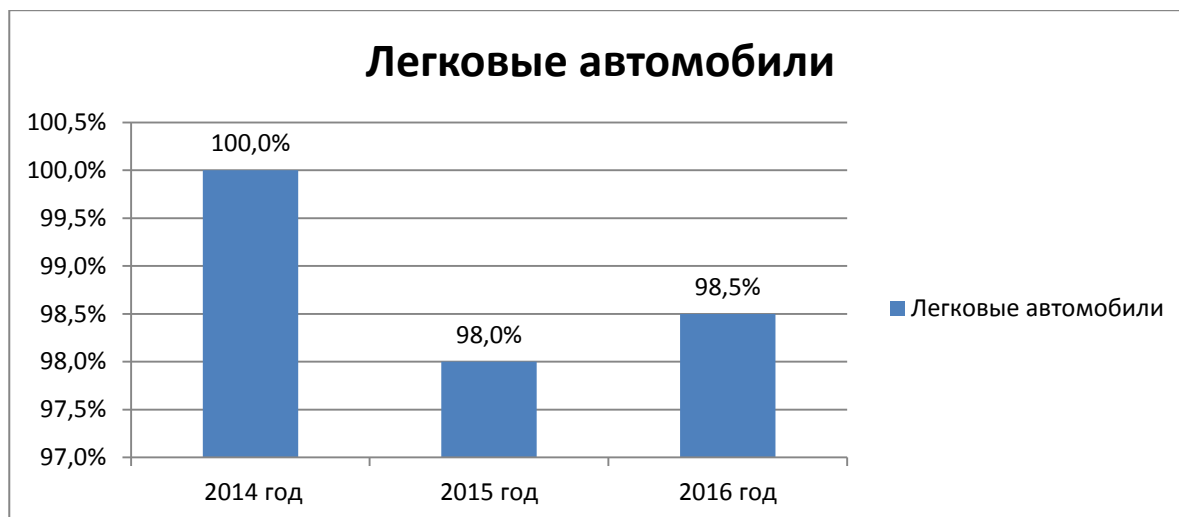


Рисунок 15 – Темп роста легкового автотранспорта в г. Челябинске

В темпах роста легкового автотранспорта замечено снижение, так как происходит увеличение долей грузового и пассажирского транспорта. В 2015 году темп роста легковых автомобилей снизился до 98%, также происходит снижение и в 2016г. и темп роста составляет 98,5%.

Далее проведем анализ протяженности путей сообщения в г. Челябинске за 2014-2016 гг., данные представим в таблице 4.

Таблица 4 – Анализ протяженности путей сообщения в г. Челябинске за 2014-2016гг.

В км.

Показатель	2014	2015	2016	Темп роста, %	
				2015/2014	2016/2015
Железнодорожные пути общего пользования	1795,3	1795,3	1795,3	100,0	100,0
Автомобильные дороги	20901,5	22489,1	23079,0	107,6	102,6

Отметим, что километраж железнодорожных путей общего пользования в 2014-2016 гг. является неизменным и составляет 1795,3 км.

В свою очередь автомобильные дороги в г. Челябинске в 2015 году увеличиваются на 7,6%, а в 2016 – на 2,6%.

В таблице 5 проведем анализ плотности путей сообщения г. Челябинска.

Таблица 5 – Анализ плотности путей сообщения г. Челябинска в 2014-2016 гг
км. путей/1000км²

Показатель	2014	2015	2016	Абсолютное изменение		Темп роста, %	
				2015 - 2014	2016- 2015	2015/2014	2016/2015
Железнодорожные пути общего пользования	20,3	20,3	20,3	0,00	0,00	100,0	100,0
Автомобильные дороги с твердым покрытием	205,4	207,7	210,2	2,3	2,5	101,1	101,2

Таким образом, анализируя плотность путей сообщения г. Челябинска в 2014-2016 годах, заметим, что плотность автомобильных дорог с твердым покрытием увеличиваются в 2015 году на 1,1%, в 2016 году – на 1,2%.

В таблице 6 проведем анализ динамики числа происшествий и пострадавших в них на автомобильных дорогах и улицах г. Челябинска в 2014-2016 гг.

Таблица 6 – Анализ динамики числа происшествий и пострадавших в них на автомобильных дорогах и улицах г. Челябинска в 2014-2016 гг.

Показатель	2014	2015	2016	Темп роста, %	
				2015/2014	2016/2015
Число происшествий всего	4819	5043	4579	104,6	90,8
С участием детей и подростков в возрасте до 16 лет	541	577	528	106,6	91,5
Погибло в происшествиях на автомобильных дорогах и улицах всего	627	631	538	100,6	85,3
Погибло в происшествиях на автомобильных дорогах и улицах детей и подростков до 16 лет	18	29	28	161,1	96,5
Ранено в происшествиях на автомобильных дорогах и улицах всего	5875	6245	5498	106,3	88,0
Ранено в происшествиях на автомобильных дорогах и улицах детей и подростков в возрасте до 16 лет	562	593	551	105,5	92,9

Рассмотрим темпы роста числа происшествий и пострадавших в них на автомобильных дорогах и улицах г. Челябинска за 2014-2016гг. на рисунке 16.

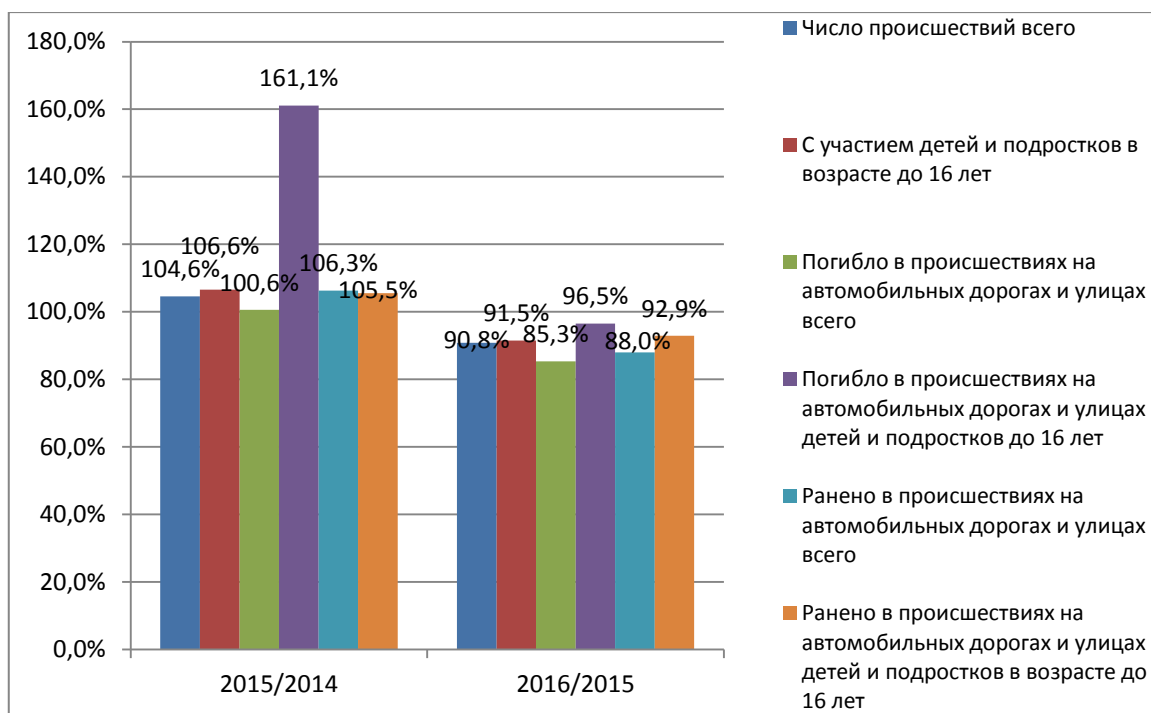


Рисунок 16 – Динамика происшествий и пострадавших в них на автомобильных дорогах и улицах г. Челябинска за 2014-2016гг

Из рисунка 16 видно, что в 2015 году происходит рост всех показателей. Темп роста числа всех происшествий составляет 104,6%, темп роста происшествий с участием детей и подростков до 16 лет – 106,6%, темп роста погибших – 100,6%, темп роста погибших детей и подростков находится на максимальном уровне в 161,1%, темп роста раненых – 106,3% и темп роста раненых детей составляет 105,5%. В 2016 году темпы роста всех показателей снижаются. И темп роста числа всех пострадавших находится на уровне 90,8%, с участием детей и подростков до 16 лет – 91,5%, темп роста всех погибших составляет 85,3%, погибших детей и подростков – 96,5%, раненых – 88% и темп роста раненых детей и подростков до 16 лет составляет 92,9%.

Анализируя данные числа происшествий и пострадавших в них на автомобильных дорогах и улицах г. Челябинска в 2014-2016 гг., заметим, что число происшествий в 2015 году увеличилось на 4,6%, а в 2016 году снизилось на

9,2%. При этом снизилось в 2016 году и число происшествий с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет на 8,5%.

Число погибших в происшествиях на автомобильных дорогах и улицах в 2015 году увеличивается незначительно (на 0,6%), а в 2016 году значительно падает – почти на 15%. В свою очередь наблюдается резкий скачок погибших в происшествиях на автомобильных дорогах и улицах детей и подростков в возрасте до 16 лет в 2015 году – на 61,1%. Количество раненых в происшествиях на автомобильных дорогах и улицах в 2015 году увеличивается на 6,3%, а в 2016 году снижается на 12%. При этом количество раненых в происшествиях на автомобильных дорогах и улицах детей и подростков в возрасте до 16 лет увеличивается в 2015 году на 5,5%, а в 2016 снижается более чем на 7%.

Проведя анализ состояния городского транспортного комплекса можно сделать следующие выводы. Перевезенных грузов за период 2014-2016гг. заметно снижается и к 2016г. темп роста составляет 91,1%, а грузооборот наоборот увеличивается и темп роста в 2016г. составляет 108,6%. Количество перевезенных пассажиров автобусным транспортом общего пользования за рассматриваемый период увеличивается. Однако увеличение в 2015 году еще является незначительным и составляет всего лишь 0,1%, а в 2016 году увеличивается 26,0%. Пассажирооборот автобусного транспорта общего пользования также показывает прирост в 2016 году на 41,8%.

В 2015 году происходит резкий рост грузового транспорта по сравнению с 2014 годом (88,0%), а в 2016 году всего на 1,6%. Количество грузовых транспортных средств в организациях в свою очередь наоборот сокращается в 2015 году на 7,9%, в 2016 году – на 8,2%, что говорит об увеличении количества грузового транспорта в собственности граждан, а именно прирост в 2015 году составляет 58,9%, а в 2016 году 0,9%. Рассматривая структуру грузового транспорта видно, что в 2014 году 24,5% находится в собственности организаций, 75,5% – в собственности граждан, в 2015 году – 12% в собственности

организаций, 88% – в собственности граждан, и в 2016 году – 10,8% в собственности организаций, 89,2% – в собственности граждан.

Также происходит прирост автобусов и в 2015 году их общее количество увеличивается на 26%, а в 2016 году – на 7,7%. В 2015 году количество легковых автомобилей уменьшается 1,7% по сравнению с 2014 годом, а в 2016 году наблюдается незначительный прирост на 0,1%. Количество автомобилей в собственности граждан также уменьшается в 2015 году на 2,6%, а в 2016 году увеличивается на 0,1%.

Большая часть автотранспорта приходится на легковые автомобили и составляет от 86,6% до 92,2%, далее идет грузовой автотранспорт и на него приходится от 6,3% до 11,5%, и самая малая доля приходится на автобусы – 1,5%-1,9%

Километраж железнодорожных путей общего пользования не изменяются и составляют 1795,3 км. Автомобильные дороги в 2015 году увеличиваются на 7,6%, а в 2016 – на 2,6%. Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием увеличиваются в 2015 году на 1,1%, в 2016 году – на 1,2%.

Число происшествий в 2015 году увеличилось на 4,6%, а в 2016 году снизилось на 9,2%. Также в 2016 году снизилось число происшествий с участием детей и подростков до 16 лет на 8,5%. Число погибших в происшествиях в 2015 году увеличивается незначительно (на 0,6%), а в 2016 году падает почти на 15%. Наблюдается резкий скачок погибших в происшествиях детей и подростков до 16 лет в 2015 году – на 61,1%. Количество раненых в происшествиях в 2015 году увеличивается на 6,3%, а в 2016 году снижается на 12%. Количество раненых в происшествиях детей и подростков до 16 лет увеличивается в 2015 году на 5,5%, а в 2016 снижается более чем на 7%.

2.2 Анализ практики управления транспортной системой мегаполиса

Управление транспортным комплексом города Челябинска осуществляет Управление транспорта Администрации города Челябинска. Подведомственными организациями являются:

1. МУП «Челябавтотранс»;
2. МУП «ЧелябГЭТ»;
3. МУП «Служба организации движения».

Управление в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, законодательством Российской Федерации и Челябинской области, Уставом города Челябинска, правовыми актами органов местного самоуправления города Челябинска, Регламентом Администрации города Челябинска.

Руководит деятельностью Управления начальник Управления, назначаемый на должность и освобождаемый от должности правовым актом Администрации города по представлению заместителя Главы города, курирующего вопросы транспортной отрасли.

Управление для выполнения возложенных на него задач и функций взаимодействует со всеми структурными подразделениями аппарата и отраслевыми органами Администрации города, администрациями районов в городе, председателями постоянных комиссий и аппаратом Челябинской городской Думы, отделом транспорта и связи Управления инженерной инфраструктуры Министерства строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства Челябинской области, транспортными организациями и предприятиями, осуществляющими свою деятельность на территории города, другими предприятиями, организациями и учреждениями по вопросам, отнесенным к ведению Управления действующим законодательством.

Основными задачами Управления являются:

1) создание условий для предоставления транспортных услуг населению города;

2) организация транспортного обслуживания населения в границах города;

3) участие в реализации на территории города Челябинска полномочий органов местного самоуправления и переданных в установленном законодательством порядке отдельных государственных полномочий в предоставлении льгот по проезду в транспорте;

4) обеспечение реализации на территории города порядка проезда в пассажирском транспорте льготных категорий городского уровня.

5) предоставление муниципальных услуг в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

В рамках решения основных задач Управление осуществляет следующие функции:

1) разрабатывает и проводит мероприятия по развитию и оптимизации транспортного обеспечения населения в пассажирских перевозках;

2) разрабатывает и представляет на утверждение Главе города внутримunicipальную маршрутную сеть (реестр маршрутов) в границах города;

3) разрабатывает проекты городских отраслевых программ, краткосрочных и долгосрочных прогнозов, связанных с управлением транспортным комплексом, представляет их на рассмотрение Главе города;

4) разрабатывает предложения по реорганизации, снижению убыточности муниципальных транспортных предприятий, в пределах своей компетенции осуществляет методическое руководство и координирует работу предприятий и организаций транспортного комплекса города, независимо от форм собственности, по формированию перспективных и текущих программ, краткосрочных и долгосрочных прогнозов, связанных с управлением транспортным комплексом, разрабатывает предложения для включения в программу социально-экономического развития и бюджет города Челябинска в соответствии с действующим законодательством;

5) разрабатывает предложения по организации системы финансового обеспечения государственных программ в транспортной отрасли;

6) формирует и анализирует потребности, необходимые для обеспечения устойчивого и безопасного функционирования муниципальных предприятий и иных перевозчиков в соответствии с законодательством и муниципальными правовыми актами органов местного самоуправления;

7) в случаях, установленных законодательством, осуществляет контроль за эффективностью работы муниципальных транспортных предприятий и соответствующий анализ отчетности в рамках своих полномочий, по вопросам, входящим в компетенцию Управления;

8) вносит предложения по установлению тарифов на транспортные услуги;

9) координирует работу организаций и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих транспортное обслуживание населения автомобильным транспортом на муниципальных маршрутах регулярных перевозок;

10) выступает уполномоченным органом в сфере организации регулярных перевозок пассажиров и багажа;

11) осуществляет контроль за оснащением транспортных средств перевозчиков:

- оборудованием, предназначенным для технического обеспечения контроля осуществления пассажирских перевозок;

- документами, информационными материалами (правилами, объявлениями, реквизитами перевозчика, организатора пассажирских перевозок);

- оборудованием, предназначенным для создания безопасных условий пользования пассажирским транспортом, повышения культуры обслуживания пассажиров;

12) организует систематическое обследование пассажиропотоков на маршрутах городского транспорта в целях более рационального распределения подвижного состава на маршрутной сети;

13) организует разработку организационно-технических мероприятий по обеспечению безопасности движения городского автотранспорта и электротранспорта;

14) рассматривает предложения, заявления и жалобы населения, предприятий и организаций по вопросам улучшения работы транспорта и принимает, по возможности, необходимые меры;

15) изучает опыт предприятий других городов по улучшению работы городского пассажирского транспорта. Осуществляет обмен информацией и совместную деятельность по вопросам работы транспорта с органами транспорта других регионов;

16) взаимодействует со средствами массовой информации по проблемам городского пассажирского транспорта, публикует в средствах массовой информации реестр маршрутов пассажирского транспорта, организует информирование населения о перевозчиках;

17) разрабатывает проекты по совершенствованию системы транспортных маршрутов, размещению остановочных пунктов;

18) выдает и переоформляет в установленном федеральным законом порядке карты маршрута, свидетельства об осуществлении перевозок по муниципальному маршруту регулярных перевозок, заключает муниципальные контракты на право выполнения работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг;

19) определяет объем работ по перевозке пассажиров автомобильным транспортом на муниципальных сообщениях;

20) организует диспетчерское управление пассажирским транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок и его оперативное регулирование;

21) формирует и ведет реестр, вносит в реестр сведения об изменении вида регулярных перевозок, принимает необходимые меры по сбору информации для формирования реестра муниципальных маршрутов, в том числе с привлечением иных организаций;

22) проводит анализ и прогнозирование состояния транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок;

23) принимает решение об установлении, изменении, отмене муниципального маршрута регулярных перевозок в порядке, установленном нормативным правовым актом Администрации города Челябинска;

24) принимает участие в решении вопросов по организации транспортного обслуживания населения по межмуниципальным и межсубъектным маршрутам регулярных перевозок автомобильным транспортом;

25) взаимодействует с органами государственной власти Челябинской области по вопросам транспортного обслуживания населения;

26) осуществляет подготовку документа планирования для утверждения в порядке, предусмотренном нормативным правовым актом Администрации города Челябинска;

27) обращается в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства при наличии обстоятельств, предусмотренных федеральным законом;

28) осуществляет иные функции в соответствии с законодательством и муниципальными правовыми актами органов местного самоуправления [29].

Объектами транспортной инфраструктуры являются: трамвайные пути, контактные линии, автовокзалы, автостанции, остановочные пункты, стоянки транспортных средств, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, информационные комплексы, система управления движением и иные здания, строения, сооружения, устройства и оборудование, используемые для выполнения перевозок. Владельцем объекта транспортной инфраструктуры является юридическое лицо или индивидуальный предприниматель,

распоряжающийся объектом транспортной инфраструктуры на правах собственности или на ином праве [1].

Комплекс общественного пассажирского транспорта в границах Челябинского городского округа включает в себя перевозку пассажиров трамваями, троллейбусами, автобусами (в том числе маршрутными таксомоторами) по маршрутам утвержденной в установленном порядке маршрутной сети с использованием объектов транспортной инфраструктуры.

Маршрутная сеть утверждается ежегодно постановлением Главы города Челябинска по представлению Управления транспорта, согласованному с Комиссией по транспортному обслуживанию населения и улично-дорожной сети Челябинской городской Думы.

Перевозка пассажиров по маршруту осуществляется юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем (Перевозчик) на основании договора с Организатором пассажирских перевозок на территории города Челябинска. В отдельных случаях допускается обслуживание маршрута (маршрутов) группой Перевозчиков. В этом случае заключается многосторонний договор и используется принцип солидарной ответственности Перевозчиков.

Перевозчик, с которым будет заключен договор на обслуживание маршрута (маршрутов), определяется Комиссией по организации транспортного обслуживания населения на территории города Челябинска.

Договор об оказании услуг по использованию объектов транспортной инфраструктуры заключается в письменной форме. В договоре об оказании услуг по использованию объектов транспортной инфраструктуры определяются предполагаемые объем и сроки осуществления перевозок, перечень и стоимость оказываемых услуг, порядок расчетов за услуги и способы оплаты этих услуг, ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, а также другие параметры, имеющие существенное значение.

Основой тарифной политики в сфере транспортного обслуживания населения является установление экономически обоснованных тарифов на перевозку

пассажиров и багажа авто- и электротранспортом на внутримunicipальной маршрутной сети на основе данных, характеризующих эффективное использование материальных, трудовых и других ресурсов при обеспечении качества оказываемых услуг.

Не допускается предоставление мер социальной поддержки гражданам или решение иных социальных, политических, организационных и любых других вопросов местного значения без определения источника и объема средств, возмещающих затраты и выпадающие тарифные доходы Перевозчика, а также обеспечивающих установленный уровень рентабельности.

Действующими Перевозчиками признаются Перевозчики, имеющие разрешение Управления транспорта обслуживать маршруты внутримunicipальной маршрутной сети.

Потенциальные перевозчики, претендующие обслуживать маршруты внутримunicipальной маршрутной сети (вновь организуемые или те, где обслуживавший его Перевозчик (группа Перевозчиков) утратил такое право) обязаны гарантировать обеспечение перевозок пассажиров только новым подвижным составом и обновление его в соответствии с нормами амортизации [1].

Также управлением транспортом в городе Челябинске занимается Министерство дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области.

Деятельность Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области определена Положением, утвержденным постановлением Губернатора Челябинской области от 29.12.2014 г. № 280.

В своей работе Министерство руководствуется действующим законодательством и нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, Правительства Челябинской области, Губернатора Челябинской области, Законодательного Собрания Челябинской области.

Деятельность Министерства направлена на реализацию единой государственной политики в следующих отраслях: транспорт и дорожное хозяйство.

В целях повышения эффективности государственного управления Министерством проводится работа по обеспечению контроля за целевым и эффективным использованием бюджетных средств.

Главная стратегическая цель деятельности Министерства – повышение качества жизни населения Челябинской области.

Для улучшения качества транспортного комплекса г. Челябинска была разработана программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Челябинской агломерации [31].

Цель программы: Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы Челябинской агломерации. Увеличить долю протяженности автомобильных дорог Челябинской агломерации к транспортно-эксплуатационным показателям до 58,7% к концу 2018 году (85,0 % к концу 2025 года) и снизить число мест концентрации ДТП на дорогах Челябинской агломерации на 85% к концу 2025 года по отношению к показателю 2016 года.

Целевые индикаторы и показатели государственной программы:

1) увеличение протяженности, обеспечение сохранности сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения на территории Челябинской области, километров;

2) объемы ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения, километров;

3) комплексное содержание объектов улично-дорожной сети в административном центре Челябинской области, километров.

Ожидаемые результаты реализации государственной программы:

1) увеличение протяженности сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения на территории Челябинской области до 20204 километров к 2022 году;

2) объем ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения составит 564,053 километра;

3) комплексное содержание объектов улично-дорожной сети в административном центре Челябинской области протяженностью 565,2 километра [1].

В настоящее время обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических проблем современности.

Аварийность на дорогах и ее последствия наносят большой экономический и демографический ущерб.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, региональному развитию.

В соответствии с Федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» одним из основных принципов безопасности дорожного движения являются: приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности и программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Одной из основных причин ДТП, помимо человеческого фактора, является состояние автомобильных дорог и элементов дорожной инфраструктуры.

Основные направления деятельности и первоочередные некапиталоемкие мероприятия способные улучшить ситуацию по аварийности на дорогах агломерации, связаны с выполнением работ по содержанию, обустройству и

ремонту сети дорог и составляют: устройство выравнивающих слоев покрытия проезжей части улично-дорожной сети, устройство горизонтальной дорожной разметки, установка пешеходного и металлического барьерного ограждения, обустройство улично-дорожной сети техническими средствами регулирования дорожного движения (дорожные знаки, сигнальные столбики, искусственные неровности, светофоры и пр.), устройство искусственного освещения, устройство пешеходных тротуаров.

Постоянный рост интенсивности движения по автомобильным дорогам и недостаточное финансирование дорожного хозяйства привели к тому, что большинство дорог Челябинской агломерации имеют высокую степень износа и нуждаются в проведении реконструкции, капитального ремонта или ремонта.

Протяженность автомобильных дорог регионального значения не соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному показателю составляет 818 км. Для доведения параметров дорог до нормативных требований планируется выполнение работ по ремонту и капитальному ремонту улично-дорожной сети Челябинской агломерации.

Для разгрузки «узких мест» на существующих дорогах и ликвидации «пробок» планируется проведение систематического своевременного ремонта автомобильных дорог Челябинской агломерации, перераспределение транспортных потоков, строительство новых автомобильных дорог и искусственных сооружений (мосты, путепроводы), реконструкция существующих объектов дорожной инфраструктуры позволят значительно снизить долю перегруженных движением автомобильных дорог Челябинской агломерации. Выполнение данных мероприятий и доведение параметров автомобильных дорог до соответствующих нормативных транспортно-эксплуатационных показателей приведет в конечном итоге к снижению числа ДТП и пострадавших в ДТП, повышению удовлетворенности граждан состоянием автомобильных дорог. Для обеспечения общественного контроля при разработке проектов программ и мероприятий в области безопасности дорожного

движения, а также выполнения дорожных работ, Министерством дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области создан общественный совет. Основные направления деятельности общественного совета при Министерстве дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области:

- оптимизация взаимодействия Министерства и гражданского общества в сфере деятельности, установленной для Министерства;

- проведение общественных слушаний, осуществление общественной экспертизы нормативных правовых актов, общественного контроля за деятельностью Министерства;

- выдвижение и обсуждение общественных инициатив, связанных с деятельностью Министерства;

- содействие организации взаимодействия Министерства с представителями общественных, научных, профессиональных объединений;

- совершенствование механизма учета общественного мнения при принятии Министерством решений;

- участие в подготовке предложений по разрабатываемым целевым программам;

- обсуждение через средства массовой информации и сайт Министерства проектов программ и мероприятий в области безопасности дорожного движения, а также выполнение дорожных работ.

3 РАЗРАБОТКА РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ УПРАВЛЕНИЯ ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ

3.1 Основные направления совершенствования управления транспортным комплексом

Пассажирские перевозки в настоящее время имеют ряд проблем, основными из которых являются:

- снижение качества пассажирского обслуживания пассажиром;
- сокращение государственных и муниципальных пассажирских парков;
- постепенное физическое и моральное старение подвижного состава;
- увеличение расходов на содержание работы пассажирского транспорта;
- недостаточное возмещение расходов на перевозку граждан льготных категорий;
- качество подготовки водителей;
- нарушение условий допуска и организация работы предпринимателей на рынке транспортных услуг населения;
- увеличение числа несчастных случаев при транспортировке по частным маршрутным такси [8, с. 14].

Основными причинами снижения качества государственных услуг являются:

- неудовлетворительная организация технического обслуживания и ремонта подвижного состава: большой простой в ремонте, значительные задержки с доступом к линии и преждевременное возвращение транспортных средств в гараж из-за неисправности;
- недостаточная насыщенность маршрутной сети автобусами, а также плохой валидности системы маршрутов и графиков движения, отсутствие или несовершенство контроля эксплуатационного трафика, неадекватность структуры парка пассажирских перевозок;

- плохое использование передовых, наиболее эффективных форм и методов организации транспортного процесса на линии, на автовокзалах и на пассажирских автобусных станциях.

В городской транспортной системе большинства российских городов накопилось много сложных проблем. Одна из них - проблема контроля за оплатой поездок. Чтобы решить проблему за границей, установлены автоматические турникеты, в некоторых городах России они поощряют с этой целью покупку проездных билетов на различные периоды использования и дальнейшую реализацию лотерей денег и товаров в соответствии с количеством купленных билетов.

Другая проблема - износ подвижного состава. В большинстве городов России муниципальный пассажирский транспорт изнашивается почти наполовину. Средств городского бюджета, а также части доходов муниципальных пассажирских предприятий недостаточно для ремонта подвижного состава, поскольку большинство из них идут на компенсацию за перемещение льготных категорий населения. Увеличение стоимости поездки вызывает только отток пассажиров на частные автобусы, в результате чего муниципальный транспорт работает «без дела» [8, с. 4].

Серьезной проблемой для многих городов является сеть дорог, ее потенциал. Необходимые переходы, объездные дороги; в некоторых случаях необходимо расширить проезжую часть улиц, что крайне сложно. Ввиду состояния дорожной сети необходимо выбрать тип подвижного состава.

Массовая моторизация вызвала необходимость создания большого комплекса сервисных услуг, предоставляющих транспортные услуги. Серьезной проблемой является организация частной парковки (парковки) в городе, строительство коллективных гаражей, в том числе многоэтажных, в центре города. В некоторых новых жилых зданиях первые этажи и подвалы спроектированы как гаражи, удобные для жителей. Другая проблема - автозаправочные станции и предметы,

раковины, мастерские для срочного ремонта и шиномонтажа. Они также должны быть расположены по всему городу.

Необходимо координировать работу внутригородского и внешнего транспорта. Управление объектами внешнего транспорта (железнодорожные и автобусные станции, речные и морские порты, аэропорты и т. д.) Обычно осуществляется государственными предприятиями или крупными акционерными обществами. Органы местного самоуправления обязаны обеспечить «стыковку» этих объектов с внутригородскими транспортными маршрутами, сетью предприятий торговли и общественного питания, а также другими городскими службами.

В целях улучшения работы транспортного комплекса необходимы меры по модернизации парка пассажирских транспортных средств путем приобретения их для лизинга в 2015-2018 годах. 240 автобусов большой емкости марки с максимальным количеством пассажирских сидений. Это увеличит количество автобусов большой мощности, работающих на городских маршрутах, поддержит муниципальный автобусный парк на требуемом техническом уровне и повысит общую надежность пассажирского транспорта в Челябинске. Общая стоимость проекта составляет 1 700 000 тыс. рублей.

Реконструкция регионального автобусного парка, продление срока его службы улучшит транспортный процесс и обеспечит следующие критерии функционирования городского транспорта:

- повышение производительности автобусов за счет увеличения объема транспортных работ, объема перевозок пассажиров;
- улучшение пропускной способности автобуса за счет более высокого коэффициента технической готовности;
- снижение трафика на автобусах небольшой емкости.
- обеспечение регулярности движения автобусов по городским маршрутам;
- повышение качества пассажирских перевозок муниципальными автобусами;
- снижение эксплуатационных расходов на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава;

- повышение уровня рентабельности на единицу муниципальной техники.

Замена автобусов на новые, а также использование диагностических комплексов приводит к 5-10-кратному снижению выбросов окиси углерода и углеводородов [7, с. 13].

Меры по модернизации производственно-технической базы включают следующие разделы:

- создание площадки для ремонта автобусов на базе авторемонтного завода мощностью 25 капитальных ремонтов автобусов в год. Создание этого сайта продлит срок службы амортизированных автобусов не менее чем на 3-5 лет.

- модернизация и развитие капитального ремонта двигателей и агрегатов позволит производить ремонт и восстановление блоков двигателей, коленчатых валов, ремонт малых агрегатов (турбокомпрессоров, компрессоров, масляных насосов, генераторов, стартеров, топливных насосов и т. д.), обкатки и двигателя разработки и автоматические коробки передач;

- установка диагностического оборудования для диагностики и контроля подвижного состава.

Пополнение общественного транспорта новыми автобусами обеспечит население высоким качеством обслуживания перевозок по маршрутам.

Сохранение муниципального автобусного парка обеспечит социальные гарантии для поездок в общественные транспортные средства для малообеспеченных слоев граждан.

Высококачественная работа муниципальной транспортной компании с предоставлением нового подвижного состава стабилизирует общую транспортную ситуацию на маршрутах региона

Главная задача местного самоуправления - найти потенциального платежеспособного инвестора, который будет действовать среди участников предприятия с введением движимого имущества (автобусов большой мощности) в уставный капитал.

Приоритетом в развитии пассажирских предприятий вне муниципальной собственности должно быть привлечение рынка пассажирских перевозок и развитие операторов со своей технической базой, обеспечивающей весь цикл необходимого регулярного обслуживания безопасной эксплуатации транспорта и собственных подвижного состава различной мощности.

Чтобы разгрузить проспекты Челябинска от личного автотранспорта, необходимо ввести систему оплаты за проезд по основным улицам городов, а также организацию платной парковки для личных автомобилей в местах где движение городского транспорта затруднено. Внедрение тарифа уменьшит поток автомобилей в городах, что значительно повлияет на экологическую ситуацию за счет использования городского электротранспорта.

Таким образом, реализация программы по улучшению транспортного комплекса поможет модернизировать муниципальный транспортный комплекс в Челябинске.

Основные направления совершенствования управления транспортным комплексом представлены на рисунке 17.

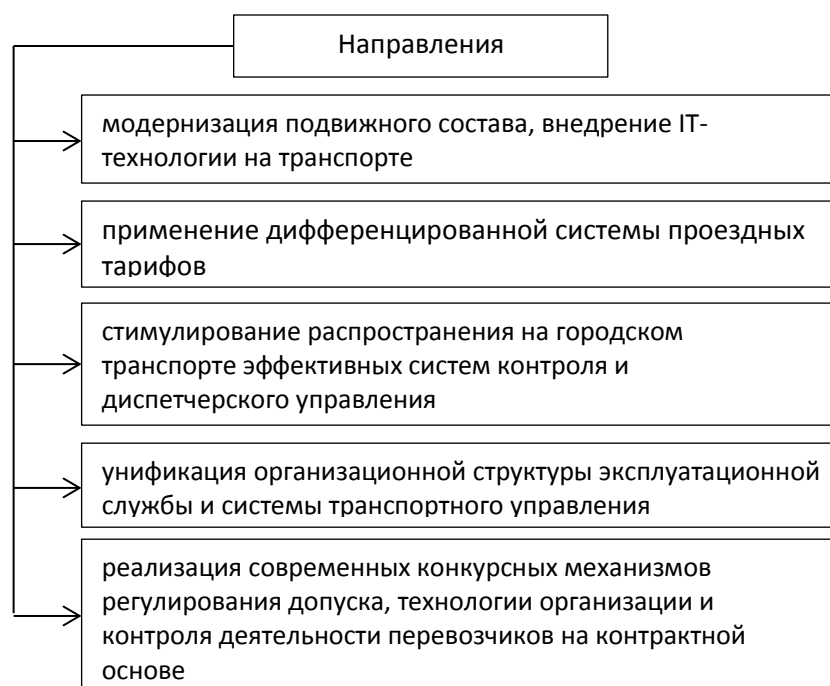


Рисунок 17 – Основные направления совершенствования управления транспортным комплексом

Управление процессом пассажирских перевозок заключается в принятии и реализации комплекса технических, технологических, экономических, организационных и других решений.

Органы муниципальной власти и структуры, уполномоченные ими управлять транспортными предприятиями, должны выполнять следующие функции в полном объеме:

- определение условий доступа на рынок в соответствии с условиями добросовестной конкуренции, антимонопольного законодательства и обеспечения свободного доступа на рынок для всех перевозчиков, независимо от формы и формы собственности, а также пресечения несанкционированной транспортировки;

- планирование развития и разработка критериев оптимизации маршрутной сети;

- координация и регулирование работы общественного городского транспорта, осуществляющего пассажирские перевозки, независимо от формы собственности;

- разработка муниципальной нормативно-правовой базы для перевозки пассажиров и багажа, а также обеспечение безопасности процесса транспортировки;

- контроль за работой городского пассажирского транспорта всех форм собственности, культуры и качества обслуживания пассажиров;

- предоставление функциональной обратной связи потребителям транспортных услуг, включая информационную поддержку пассажиров в режиме реального времени;

- разработка и участие в инвестиционных программах по приобретению нового подвижного состава, развитию производственно-технической базы транспортного комплекса, материально-технической поддержке пассажирского транспорта;

- поэтапное внедрение повсеместного лицензирования и сертификации всех видов транспорта и услуг, включая транспортно-экспедиторскую деятельность;

- централизованное диспетчерское управление общественным транспортом с использованием электронных систем в режиме реального времени и внедрение научно обоснованных методов контроля на линии;

- обеспечение реализации социальной политики государства с точки зрения транспортных услуг для привилегированных категорий граждан;

- формирование рациональной системы транспорта, которая предусматривает снижение транспортных издержек и расходов городского бюджета на содержание муниципального пассажирского транспорта, разработку и реализацию мер, направленных на снижение непроизводительных издержек и использование ресурсов технологии:

- повышение регулярности и точности прибытия пассажирского транспорта;

- пересмотр городских маршрутов в сторону увеличения их числа;

- создание конкурентной среды и минимизация тарифов;

- сокращение продолжительности городских маршрутов;

- оптимизация деятельности пассажирских предприятий;

- увеличение охвата районов города маршрутами и увеличение доступности остановок для городского пассажирского транспорта.

Также необходимо рассмотреть вопрос о привлечении работы маршрутных такси на маршрутах с небольшим пассажирским движением, где для автопредприятий невыгодно использовать автобусы городского типа. Необходимо рассмотреть варианты аренды таких маршрутов для частных перевозчиков. Пассажирские перевозки относятся к тем видам услуг, стоимость которых должна поддерживаться государственным регулированием.

Основой тарифной политики должно быть: единые тарифы по видам транспорта для всех перевозчиков, независимо от формы собственности; установление предельного уровня рентабельности.

Расчет и формирование тарифов должны осуществляться по принципу обязательного отдельного учета объемов перевозок, доходов и расходов по видам регулируемой транспортной деятельности.

Таким образом, совершенствование управления транспортным комплексом города требует активного внимания вопросам тарифной политики, развитию информационно-аналитической системы управления общественным транспортом, оптимизации единой маршрутной сети, созданию системы диспетчерского управления городским транспортом, снижению вредного воздействия общественного транспорта на окружающую среду.

3.2. Формирование проездного тарифа в общественном транспорте как условие совершенствования управления городским транспортом

Управление транспортным комплексом и предоставление населению транспортных услуг - одна из самых сложных задач муниципального хозяйства, которая имеет огромное социальное значение. Организация и координация деятельности всех видов городского пассажирского транспорта, как правило, входят в компетенцию городских властей и, в случае необходимости, субсидируются из соответствующего бюджета.

При организации городского транспортного комплекса следует учитывать следующие особенности городского пассажирского транспорта как объекта управления:

- связь с городским планированием и пропускной способностью сети уличных дорог;
- возможность конкуренции между видами транспорта;
- Конкуренция между муниципальным и частным секторами в автомобильном транспорте;
- значительные колебания пассажиропотока с течением времени и на борту;
- большая доля льготных категорий пассажиров;
- совпадение во времени производства и потребления услуг;

- возможность различных способов оплаты услуг (разовые билеты или проезд на определенный период билетов, авансы);

- высокая износостойкость транспортных средств и высокая стоимость их обновления [8, с. 5].

Важной задачей в сфере управления общественным транспортом является использование экономически обоснованного тарифа на проезд, который позволял бы перевозчикам быть заинтересованными в осуществлении качественных перевозок, а пассажирам в состоянии оплачивать проезд.

К принципам формирования тарифной системы на городском транспорте: следует отнести: содействие более эффективному использованию общественного транспорта; привлечение максимального числа пассажиров; получение оптимального дохода для транспортного предприятия; увеличение мобильности населения; повышение уровня транспортного обслуживания определенных районов города, повышение экологической безопасности в городе.

Следует учитывать, что низкие тарифы приводят к получению меньших доходов, чем тех, которые можно было бы достичь при высоких тарифах. Поэтому необходимо найти компромисс между максимальным пассажиропотоком и максимальной прибылью. Планируемые тарифы, таким образом, требуют анализа компромиссов среди перечисленных выше целей, и удовлетворения соответствующих им требований и ограничений. Необходимо формирование такого тарифа, который бы способствовал не только рентабельной работе предприятия, но и мог бы обеспечивать привлекательность данного сегмента рынка для капиталовложений, межотраслевую конкурентоспособность и, как следствие, рост качества перевозок.

Транспортные тарифы формируют доходы транспортных предприятий и являются при этом издержками потребителя транспортных услуг. Разница между доходами и расходами транспорта составляет прибыль транспортных предприятий. При этом при любой системе ценообразования себестоимость транспортных перевозок по существу является исходной базой для определения

цены. Тарифные структуры классифицируются на основе взаимосвязи между размером тарифа и расстоянием, пройденным по маршруту. При использовании этого критерия, можно выделить две основных структуры: единый и дифференцированный тарифы. Дифференцированный тариф может быть зональным и секционным.

Единый тариф является постоянным независимо от расстояния, на которое пассажир передвигается на одном транспортном средстве. Единый тариф является самым простым в реализации. При его использовании плата за проезд собирается при помощи турникетов на станциях метро или при посадке в автомобильное транспортное средство.

Основным недостатком единого тарифа является его фиксированная величина, которая не отражает качество услуг, оказанных пассажирам. В частности, пассажиры, которые едут одну или две остановки платят за тех, которые едут все расстояние маршрута.

Преимуществом структуры зонального тарифа является то, что она обеспечивает базовый тариф для данной небольшой географической области, а также, соответственно, высокую величину выручки от дальних поездок.

Ценовая дискриминация в сфере перевозок предполагает, что перевозчики сначала исследуют возможности, а затем предлагают специальные цены услуг перевозки, для индивидуальных пассажиров или их групп для определенного времени. Преимуществом такого подхода является то, что происходит смена нагрузки в оплате проезда с «тарифов для всех» на тарифы для отдельных категорий.

Дискриминационное ценообразование в транспортных системах может реализоваться путем введения различных скидок на приобретение билетов, сроков использования, и ограничения поездок. Внедрение системы скидок основывается на использовании различной ценовой эластичности поездок. Более чувствительны к изменению цен на общественный транспорт потребители, имеющие машину, а так же индивидуумы с низким уровнем дохода, инвалиды,

пенсионеры. Менее чувствительны к изменению цен на общественный транспорт потребители, использующие транспорт для поездок на работу (учебу), а так же большие города, по сравнению с малыми.

Сегодня за рубежом широко используется система билетов различной стоимости в зависимости от срока использования билета (проездного документа). Например, базовая цена билета, равна себестоимости поездки, но период действия билета лишь 1,5 часа. Суточный билет более выгоден для пассажира (например, он может стоить как 3–4 разовых). Данная схема тарифов стимулирует пассажиров покупать билеты длительного пользования.

В условиях существующих бюджетных ограничений решение задачи повышения привлекательности общественного транспорта возможно за счет применения гибкой тарифной политики на общественном транспорте. Предлагаем перейти к дифференцированному тарифу, который будет снижаться в зависимости от числа поездок в сутки (таблица 7).

Таблица 7 – Величина тарифа в зависимости от числа поездок в день

Номер поездки	Сумма тарифа одной поездки, руб.
№1	25
№2	22,50
№3	22,50
№4	22,50

1) Рассчитаем выручку при действующей схеме оплаты поездки.

Выручка= тариф× количество поездок в год

$V_0 = 25 \text{руб.} \times 4380 \text{ тыс. поездок} = 109500 \text{ тыс.руб.}$

2) Определяем выручку при использовании переменного тарифа в зависимости от числа поездок.

Эластичность тарифов на рынке общественных перевозок составляет $E=1,9$. Снижение тарифа на вторую, третью и четвертую поездку составляет 10% (одинаково 10% на каждую). В таком случае прирост объема перевозок пассажиров увеличиться на 1,9.% ($\Delta Q = E \times \Delta P$).

$$B_1 = 25(1 - 0,10) \times 4380 (1 + 0,19) = 22,50 \times 5212 \text{ тыс. ездов} = 117270 \text{ тыс.руб.}$$

3) Рассчитаем выручку, если 25% от нового объема ездов будет осуществляться по тарифу 25 рублей (первая поездка) и 75% (три последующих) по 22,50 рубля.

$$B_1^* = 5212 \text{ тыс.ездов} \times 0,25 \times 25 \text{ руб.} + 5212 \text{ тыс.ездов} \times 22,50 \text{руб} = 32575 + 87952 = 120527 \text{ тыс.руб.}$$

4) Определим изменение выручки при действующей модели тарифа и предлагаемой:

$$\Delta B = B_1^* - B_0 = 120527 \text{ тыс. руб.} - 109500 \text{ тыс. руб.} = 11027 \text{ тыс. руб.}$$

Представим на рисунке 18 темпы роста выручки от пассажирских перевозок.

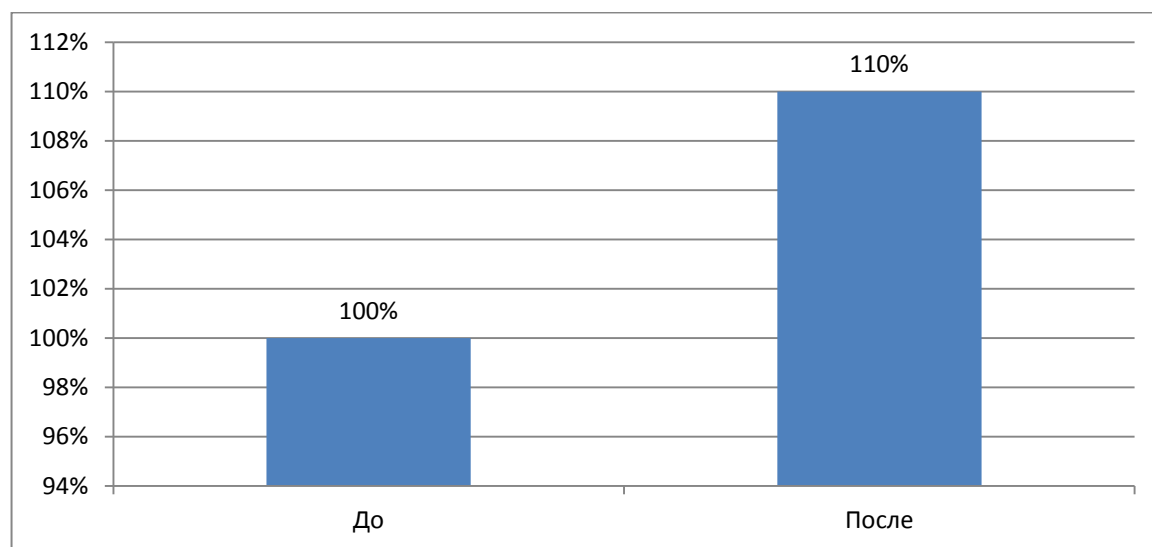


Рисунок 18 – Темпы роста выручки от пассажирских перевозок

Темп роста выручки составит – $(120527 / 109500) \times 100\% = 110\%$.

Таким образом, применение дифференцированного тарифа позволяет увеличить пассажиропоток на 19 процентов при снижении тарифа на 10 процентов, что обеспечивает большую привлекательность городского транспорта и снижает плотность загрузки транспортных магистралей.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, в процессе исследования были сделаны следующие основные выводы, подведены итоги, получены результаты.

Под термином транспорт в научной литературе понимается один из самых важных компонентов материально-технической базы всего общества. Отдельные составляющие транспорта объединены в единый транспортный комплекс. Транспортным комплексом можно считать совокупность всех видов транспорта России, которые соединены между собой транспортными узлами и сетями.

Регулирование транспорта в Российской Федерации включает в себя экономические и административные методы работы, при этом работающие как в рамках оперативного решения тех или иных вопросов, так и на долго-срочную перспективу.

Проведя анализ состояния городского транспортного комплекса получили следующие результаты. Перевезенных грузов за период 2014-2016гг. заметно снижается и к 2016г. темп роста составляет 91,1%, а грузооборот наоборот увеличивается и темп роста в 2016г. составляет 108,6%. Количество перевезенных пассажиров автобусным транспортом общего пользования за рассматриваемый период увеличивается. Однако увеличение в 2015 году еще является незначительным и составляет всего лишь 0,1%, а в 2016 году увеличивается 26,0%. Пассажиरोоборот автобусного транспорта общего пользования также показывает прирост в 2016 году на 41,8%.

В 2015 году происходит резкий рост грузового транспорта по сравнению с 2014 годом (88,0%), а в 2016 году всего на 1,6%. Количество грузовых транспортных средств в организациях в свою очередь наоборот сокращается в 2015 году на 7,9%, в 2016 году – на 8,2%, что говорит об увеличении количества грузового транспорта в собственности граждан, а именно прирост в 2015 году составляет 58,9%, а в 2016 году 0,9%. Рассматривая структуру грузового

транспорта видно, что в 2014 году 24,5% находится в собственности организаций, 75,5% – в собственности граждан, в 2015 году – 12% в собственности организаций, 88% – в собственности граждан, и в 2016 году – 10,8% в собственности организаций, 89,2% – в собственности граждан.

Также происходит прирост автобусов и в 2015 году их общее количество увеличивается на 26%, а в 2016 году – на 7,7%. В 2015 году количество легковых автомобилей уменьшается 1,7% по сравнению с 2014 годом, а в 2016 году наблюдается незначительный прирост на 0,1%. Количество автомобилей в собственности граждан также уменьшается в 2015 году на 2,6%, а в 2016 году увеличивается на 0,1%.

Большая часть автотранспорта приходится на легковые автомобили и составляет от 86,6% до 92,2%, далее идет грузовой автотранспорт и на него приходится от 6,3% до 11,5%, и самая малая доля приходится на автобусы – 1,5%-1,9%

Километраж железнодорожных путей общего пользования не изменяются и составляют 1795,3 км. Автомобильные дороги в 2015 году увеличиваются на 7,6%, а в 2016 – на 2,6%. Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием увеличиваются в 2015 году на 1,1%, в 2016 году – на 1,2%.

Число происшествий в 2015 году увеличилось на 4,6%, а в 2016 году снизилось на 9,2%. Также в 2016 году снизилось число происшествий с участием детей и подростков до 16 лет на 8,5%. Число погибших в происшествиях в 2015 году увеличивается незначительно (на 0,6%), а в 2016 году падает почти на 15%. Наблюдается резкий скачок погибших в происшествиях детей и подростков до 16 лет в 2015 году – на 61,1%. Количество раненых в происшествиях в 2015 году увеличивается на 6,3%, а в 2016 году снижается на 12%. Количество раненых в происшествиях детей и подростков до 16 лет увеличивается в 2015 году на 5,5%, а в 2016 снижается более чем на 7%.

Анализ управления транспортом города Челябинска показал, что управлением данных сфер хозяйственной жизни в Челябинске и Челябинской области

занимается Администрация г. Челябинска и специально созданные в ее структуре для этих целей Управление, а также Министерство дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области.

Управление транспорта Администрации города Челябинска создает условия для предоставления транспортных услуг населению города, организует транспортное обслуживание населения в границах города, участвует в реализации на территории города Челябинска полномочий органов местного самоуправления и переданных в установленном законодательством порядке отдельных государственных полномочий в предоставлении льгот по проезду в транспорте, обеспечивает реализацию на территории города порядка проезда в пассажирском транспорте льготных категорий городского уровня, предоставляет муниципальные услуги в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

При разработке рекомендаций по совершенствованию управления городской транспортной системой было выявлено, что совершенствование управления транспортным комплексом города требует активного внимания вопросам тарифной политики, развитию информационно-аналитической системы управления общественным транспортом, оптимизации единой маршрутной сети, созданию системы диспетчерского управления городским транспортом, снижению вредного воздействия общественного транспорта на окружающую среду.

Рассмотренное нами применение дифференцированного тарифа позволяет увеличить пассажиропоток на 19 процентов при снижении тарифа на 10 процентов, что обеспечивает большую привлекательность городского транспорта и снижает плотность загрузки транспортных магистралей.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Распоряжение от 2 марта 2015 года № 1842 «Об утверждении муниципальной программы «Развитие улично-дорожной сети города Челябинска» на 2015-2020 годы.
2. Адамоков, Б.Б. Уставы муниципальных образований. Проблемы правового регулирования в субъектах Российской Федерации. Монография [Текст] / Б.Б. Адамоков. – М.: Проспект, 2017. – 322 с.
3. Абызов, В.В. Государственное регулирование транспортного комплекса: зарубежный опыт и российская практика / В.В. // Вестник Тамбовского университета. – 2015. – № 1. – С. 237-242.
4. Баженова, О. И. Правовые основы муниципальной хозяйственной деятельности/ О.И. Баженова, Н.С. Тимофеев. – М.: Издательство МГУ, 2016. – 256 с.
5. Бояринцев Б.И., Бикмухаметов И.И. Модернизация управления развитием социальной инфраструктуры крупного города // Управление экономическими системами. - 2012. - № 2.
6. Василенко, И.А. Государственное и муниципальное управление/ И.А. Василенко. – М.: Юрайт, 2014. – 416 с.
7. Велихов Л.А. Основы городской экономики. - Москва: Финансы и статистика, 2014.
8. Воронин А.Г., Лапин В.Л., Широков А.Н. Основы муниципального управления. - Москва: Дело, 2015.
9. Гаврилов, Д.С. Совершенствование управления на транспорте/ Д.С. Гаврилов, В.А. Грановский // Молодой ученый. – 2014. – №12. – С. 40-42.
10. Гимазова, Ю.В. Государственное и муниципальное управление. Учебник / Ю.В. Гимазова. – М.: Юрайт, 2014. – 464 с.

11. Гомола, А. И. Правовые основы государственного и муниципального управления/ А.И. Гомола, И.А. Гомола, Е.В. Борисова. – М.: Академия, 2016. – 336 с.
12. Горохов Д. Городская инфраструктура: и недостатки будут преимуществами. // СтройЭксперт. - 2013. - № 3.
13. Дамдын, О.С. Государственное регулирование транспортной деятельности / О.С. Дамдын, Ю.С. Очур // Молодой ученый. – 2013. – №12. – С. 194-196.
14. Демин, А.В. Управление жилищно-коммунальным хозяйством муниципальных образований/ А.В. Демин. – М.: Издательство ассоциации строительных вузов, 2017. – 226 с.
15. Ершов, В.А. Государственное и муниципальное управление/ В.А. Ершов. – М.: ГроссМедиа, РОСБУХ, 2017. – 256 с.
16. Игнатов, В.Г. Государственное и муниципальное управление/ В.Г. Игнатов. – С-Пб.: Питер, 2016. – 480 с.
17. Кобилев, А.Г. Муниципальное управление и социальное планирование в муниципальном хозяйстве/ А.Г. Кобилев, А.Д. Кирнев, В.В. Рудой. – М.: Феникс, 2013. – 496 с.
18. Локтев, А.А. Стратегия государственного регулирования и поддержки транспортного комплекса России в современных условиях (в контексте зарубежного опыта)/ А.А. Локтев // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. – 2016. – № 17. – С. 173-183.
19. Моттаева, А.Б. Проблемы управления государственной и муниципальной собственностью на современном этапе/ А.Б. Моттаева. – М.: МГСУ, 2015. – 164 с.
20. Наумова С.Ю. Государственное и муниципальное управление/ под ред. С.Ю. Наумова. – М.: Дашков и Ко, 2017. – 556 с.
21. Оруджов, Р.Н. Проблемы развития транспортной системы в Российской Федерации/ Р.Н. Оруджов, А.В. Жигунова, Р.М. Раджабов, М.Н. Оруджова // Современные проблемы транспортного комплекса России. – 2013. – № 3. – С. 57-64.

22. Рудометкин, К.А. Современные проблемы реформирования системы жилищно-коммунального обслуживания населения / К.А. Рудометкин // Мир человека, 2014. – №3. – С. 12-18.
23. Томилова, С.К. Транспортная обеспеченность и роль государства в развитии и функционировании транспортной системы/ С.К. Томилова // Новые информационные технологии в науке. – 2017. – С. 139-141.
24. Холопов, В.А. Государственное и муниципальное управление/ В.А. Холопов. – М.: Феникс, 2016. – 368 с.
25. Храмчихин, И.В. Механизмы государственного регулирования транспортной системы России [Текст] / И.В. Храмчихин // Вестник Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова. – 2013. – №2. – С. 42-47.
26. Челябинская область в цифрах: Краткий статистический сборник / Челябинскстат/ под ред. Н.С. Колотовой. – Челябинск, 2016. – 221 с.
27. Черникова А. Е. Транспортный комплекс и его влияние на региональное развитие/ А.Е. Черникова // Молодой ученый. – 2016. – №18. – С. 303-305.
28. Шугрина, Е.С. Муниципальное право/ Е.С. Шугрина. – М.: Норма, 2016. – 528 с.
29. Яновский, В.В. Введение в специальность «Государственное и муниципальное управление» / В.В. Яновский, С.А. Кирсанов. – М.: КноРус, 2017. – 200 с.
30. Кушнерова, О.Н. Муниципальное управление объектами транспортного комплекса [Электронный ресурс]. – URL: http://ejournal.pnu.edu.ru/media/ejournal/articles-2017/TGU_8_266.pdf. Дата обращения: 24.04.2018.
31. Порядок организации транспортного обслуживания граждан в Челябинске [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.pravowed.ru/weekly/2005/49/13>. Дата обращения: 21.04.2018
32. Сайт Администрации города Челябинска [Электронный ресурс]. – URL: <https://cheladmin.ru/ru>. Дата обращения: 18.04.2018.

33. Сайт Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. – URL: http://chelstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/chelstat/ru/. Дата обращения: 20.04.2018.

34. Сайт Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области [Электронный ресурс]. – URL: <http://миндортранс74.рф/>. Дата обращения: 25.04.2018.