Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования

«РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ при ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Волгоградский институт управления

Факультет государственного и муниципального управления

Направление подготовки 38.03.04 «Государственное и муниципальное управление» (уровень бакалавриата)

Выпускающая кафедра государственного управлении и политологии

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

(ВЫПУСКНАЯ РАБОТА БАКАЛАВРА)

на тему:

Совершенствование управления системой транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне (на примере комитета транспорта и дорожного хозяйства г. Волгограда).

Автор работы:
Студент группы БКуЗ-500
форма обучения заочная
Нагаев Алихан
Асламбекович
подпись_____

Руководитель работы:
кандидат исторических наук,
доцент
Абушахманова Нурия Заферовна
Подпись _____

Заведующий выпускающей кафедрой:
кандидат экономических наук,
доцент,
Злочевский Игорь Аркадьевич
Подпись _____
Дата «__» _____ 2017 г

Волгоград 2017 г.

Оглавление

Введение.....3
1. Теоретические основы управления системой транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне.....6
1.1. Значение транспортной инфраструктуры.....6
1.2. Тенденции формирования городской системы транспорта.....9
2. Анализ деятельности комитета транспорта и дорожного хозяйства города Волгограда.....14
2.1. Система городского общественного транспорта города Волгограда.....14
2.2. Проблемы управления системой транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне.....25
3. Направления совершенствования управления системой транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне.....30
3.1. Пути совершенствования управления системой транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне.....30
3.2. Оценка экономической и обоснование социальной эффективности проекта перспективного развития системы транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне.....35
Заключение.....47
Список литературы.....49

Введение

Сейчас все более активно учитывается и увеличивается роль общественного транспорта при решении транспортных вопросов города. Общественному транспорту в годы активной автомобилизации уделялось недостаточно внимания, и сейчас он вновь выходит на первый план в рамках обеспечения транспортными услугами населения города.

Теоретические и методологические основы исследования деятельности городского общественного транспорта, изложены в трудах таких зарубежных и отечественных ученых, как Белл Д., Блэку-эллР., Кенэ Ф., Котлер Ф., Лавлок К., Миронова И.В., Николайчук Н. Е., Песоцкая Е. В., Сосунова Л. А., Хаирова С. М., Хаксевер К., Хилл Н., Чернова Д. В., Шеховцов Р. В., Шоул Дж.

Проблемы и перспективы развития услуг городского общественного транспорта, оценки качества обслуживания пассажиров на городских маршрутах рассматривались в работах российских ученых: Кузнецова В. В., Макарова Ю. Н., Мальчевского А. А., Шатракова А. Ю., Герами В.Д., Жукова И. А., Корнеева Н. В., Нестеровой А. А., Поначугина В. А., Семеновой О. С., Тойменцевой И. А. и других.

Развитие транспортной инфраструктуры Волгограда - один из важнейших вопросов, успешность решения которого, будет оказывать первоочередное влияние на комфортность проживания в среднесрочной перспективе.

Цель данной работы заключается в разработке направлений по совершенствованию управления системой транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне (на примере комитета транспорта и дорожного хозяйства города Волгограда).

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- провести теоретическое исследование основ управления системой транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне;
- выявить значение транспортной инфраструктуры;
- определить тенденции формирования городской системы транспорта;

- провести анализ деятельности комитета транспорта и дорожного хозяйства города Волгограда;
- исследовать систему городского общественного транспорта города Волгограда;
- выявить проблемы управления системой транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне;
- определить направления совершенствования управления системой транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне;
- сформировать пути совершенствования управления системой транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне;
- провести оценку экономической и обоснование социальной эффективности проекта перспективного развития системы транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне.

Объект исследования - комитет транспорта и дорожного хозяйства города Волгограда.

Предмет исследования – управление системой транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне (на Примере комитета транспорта и дорожного хозяйства города Волгограда).

В работе использованы методы научного поиска, анализа, исследования, обработки материала: изучение теоретической литературы по теме исследования, анализ, статистические и графические методы анализа, построение выводов.

Структура работы. Работа содержит введение, три главы, заключение, список использованных источников и приложения.

В первой главе рассматривается организация транспортной системы города. В главе раскрыто значение транспортной инфраструктуры; определена доступность как характеристика транспортной обеспеченности; рассмотрены тенденции формирования городской транспортной среды.

Вторая глава работы посвящена проведению анализа организации транспортной системы на примере Волгограда. В главе рассмотрена система городского общественного транспорта города; проведен анализ территориальной

дифференциации обеспеченности населения общественным транспортом; выявлены проблемы транспортной инфраструктуры Волгограда.

В третьей главе рассмотрены перспективы развития транспортной системы Волгограда, а также, дана оценка экономической эффективности проекта перспективного развития общественного транспорта Волгограда. Также, разработаны мероприятия по реализации управленческих решений по развитию общественного транспорта Волгоградаравовому и организационному обеспечению мероприятий по реализации управленческих решений.

1. Теоретические основы управления системой транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне

1.1. Значение транспортной инфраструктуры

Успешно развиваться в условиях жесткой конкуренции на мировом рынке Россия сможет только в процессе всесторонней модернизации своей экономики.

Одним из важных факторов, сдерживающих социально-экономическое развитие России, является состояние и уровень развития транспортной инфраструктуры. По оценкам Министерства транспорта Российской Федерации, международным нормам на сегодня соответствуют лишь 37 процентов федеральных и 24 процентов региональных автодорог [8].

Современный город представляет собой место концентрации производственных функций в сфере промышленности, транспорта, услуг, а также административных и политических функций.

В нынешних условиях назрела необходимость рассматривать город не только как отдельный населенный пункт, зону городской застройки, но и как составную часть процесса коллективного потребления, являющегося неотъемлемой чертой экономического развития. Дома, школы, городской транспорт, места проведения досуга – везде люди являются потребителями услуг и продуктов современной городской инфраструктуры. Следовательно, качественные характеристики городской инфраструктуры являются определяющими факторами городской среды, детерминирующими социальное самочувствие населения городов [10].

Транспортная обеспеченность взаимосвязана со многими социальными и экономическими процессами, происходящими на территории города. Развитие транспортной инфраструктуры дает импульс для экономического роста территории, а увеличение доступности рабочих мест, объектов здравоохранения, образования, проведения досуга положительно сказывается на качестве жизни населения.

Транспортная обеспеченность – как характеристика качества положения в транспортной системе является одним из ключевых факторов при оценке качества городской среды. Также она влияет и на прочие характеристики городской среды, так как определяет ежедневные временные затраты на реализацию потребностей человека, а зачастую и лимитирует их [4].

Городской транспорт включает три широкие категории перевозок: общественные, индивидуальные и грузовые перевозки. В то время как пассажирские перевозки являются результатом многочисленных индивидуальных решений, основанных на различных обоснованиях, грузовые перевозки являются результатом совместных решений грузовладельцев и поставщиков транспортных услуг. В ряде случаев, пассажирские и грузовые перевозки дополняют друг друга, но иногда могут конкурировать между собой.

Целью общественного транспорта является предоставление общедоступных услуг населению в мобильности в определенной части города. Его эффективность основана на перевозках большого количества пассажиров и достижении экономии на масштабе деятельности. Общественные перевозки осуществляются с использованием трамваев, автобусов, троллейбусов, метро, электропоездов и паромов [47].

Индивидуальный транспорт предоставляет услуги мобильности, которая является результатом личного выбора средств, таких как автомобиль, ходьба, велосипед и мотоцикл.

Поскольку города являются доминирующими центрами производства, распределения и потребления товаров, коммерческая деятельность (индивидуальная, коллективная) сопровождается большими грузовыми перевозками. Эти перевозки в основном осуществляются автофургонами и их перемещением между производствами, распределительными центрами, складами и организациями розничной торговли [50].

Важную роль в развитии современных городов играет общественный транспорт (автобусы, троллейбусы, трамваи, метро, монорельсовые железные дороги) и муниципальная транспортно-дорожная инфраструктура. Общественный

транспорт значительно улучшает качество жизни в городских агломерациях, обеспечивая безопасное, эффективное и экономичное обслуживание пассажиров. Общественный транспорт служит как индивидуальным интересам отдельных граждан, так и коллективным интересам всего населения города, увеличивает личные возможности и обеспечивает личную мобильность.

Общественный транспорт и городские транспортные коридоры являются естественными координационными центрами для населения города, обеспечивают экономическую и социальную эффективность жизнедеятельности, способствуют созданию сильных районных центров, которые являются экономически стабильными, безопасными и продуктивными. Когда пассажиры используют общественный транспорт для поездок, то их контакты с окружающими становятся более тесными и коммуникативными, а зависимость от автомобилей снижается, что способствует повышению уровня физической активности [44].

Общественный транспорт обеспечивает экономию общественных затрат, включая текущие и единовременные.

Городской пассажирский транспорт способствует государственному и муниципальному экономическому росту, увеличивает местную клиентскую базу для целого ряда услуг (розничной торговли, предприятий общественного питания, медицинских учреждений, учреждений образования, бытовых услуг и т.д.). Данный вид транспорта оживляет районы проживания, увеличивает социальное взаимодействие и пешеходную активность, повышает безопасность, а также помогает создать ощущение комфортных условий проживания.

Согласно определению комфортности среды, разработанному в 1970-х годах советским экономистом В.Н. Бугроменко, качество среды определяется минимизацией временных затрат для реализации максимально возможного спектра человеческих потребностей.

По мнению О.С. Пчелинцева, «отрасли инфраструктурного комплекса образуют «фундамент» современных региональных систем». Экономика этой сферы изучена недостаточно в связи с тем, что в советский период приоритет

отдавался производству, а период трансформации экономики нашей страны внимание ученых было приковано к торговле и финансам.

Однако именно плохое состояние инфраструктуры является одним из ключевых императивов экономического роста в регионах России. Уровень развития транспортной инфраструктуры во многом предопределяет эффективность территориальной организации общества, так как она, проникая в самые удаленные уголки территорий, консолидирует социально-географическое пространство, содействует интеграции регионов в систему национального и международного разделения труда [49].

Транспорт не только связывает территории с разным уровнем социально-экономического развития, но и нивелирует некоторые недостатки неудачного и отдаленного географического положения многих городов, экономических центров и ареалов, стимулирует освоение новых ресурсов и территорий, формирует новые и трансформирует старые полюса роста в экономическом пространстве государства [44].

Резюмируя, следует отметить, что роль транспортной инфраструктуры в процессе реализации регионального воспроизводства в общем сводится к повышению эффективности пространственной организации экономики и снижению затрат экономического времени. Эти две составляющие непосредственно детерминируют экономический рост в региональной экономике.

1.2. Тенденции формирования городской системы транспорта

Можно выделить несколько доминирующих тенденций, влияющих на развитие городского транспорта:

1. Глобальная урбанизация. Развитие современной городской пространственной инфраструктуры происходит на фоне урбанизации, которая и, до сих пор, является важнейшей доминирующей тенденцией экономических и социальных изменений 21-го века, особенно в развивающихся странах. Как

известно, урбанизация отражает увеличение доли граждан, проживающих в населенных пунктах, в первую очередь, городах, и снижение доли граждан, проживающих в сельской местности, а темпы урбанизации определяются скоростью этого увеличения [48].

Эта тенденция также выражается в росте размеров городов и увеличении численности их населения. Городские проблемы мобильности населения увеличиваются пропорционально, а в некоторых случаях по экспоненте. С 1950 по 2015 гг. городское население в мире увеличилось более чем вдвое, достигнув 3,7 млрд. чел. В 2015 году около 52,6% населения в мире проживало в городах. Динамика численности городского населения мира, развитых и развивающихся стран представлена на рис. 1.

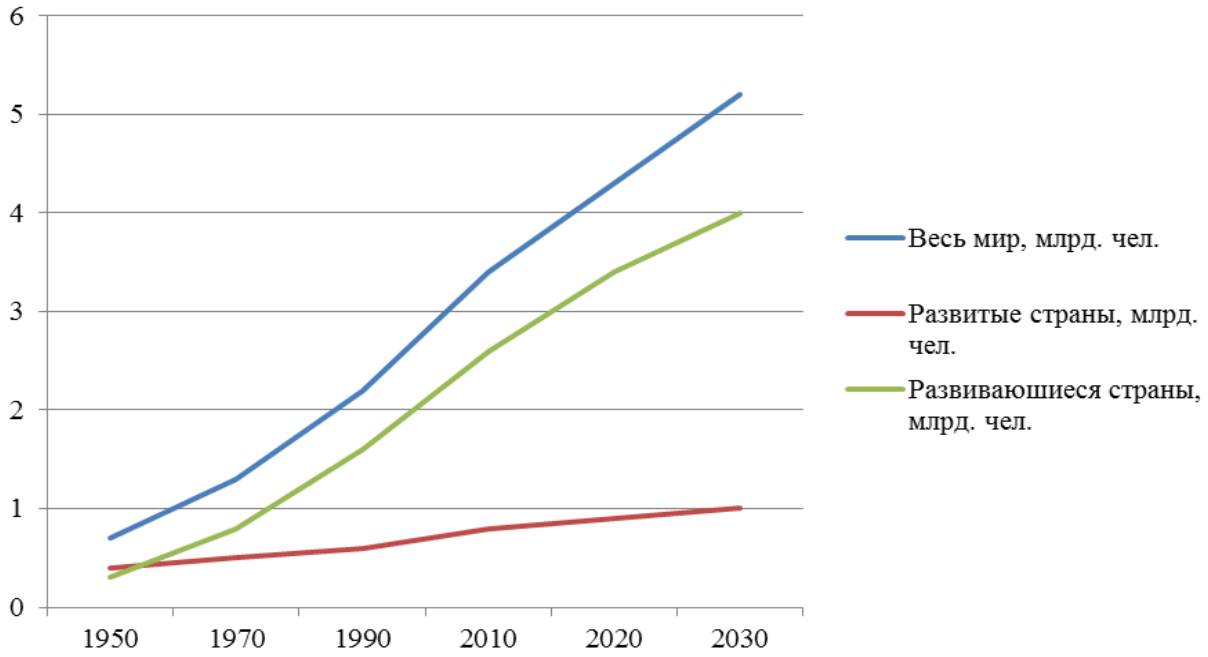

Рисунок 1. Динамика численности городского населения

Все это явилось результатом трех основных демографических тенденций:

Многие из крупнейших городов мира и городов с населением более 1 млн. чел., в смысле оптимальности размеров и развития инфраструктуры, являются неблагополучными и неэффективными по управлению[42].

2. Значимой тенденцией, влияющей на развитие городского транспорта, является мощность транспортной инфраструктуры и потребности городских

жителей в мобильности перемещения. Существует большое разнообразие городских форм, пространственных структур и связанных с ними систем городского транспорта.

Согласно представленной таблице, городские районы как хозяйствующие субъекты находятся под влиянием современного этапа глобализации. Поскольку степень глобализации определяется различными технологическими и экономическими признаками, каждый из ее этапов связан с разными городскими условиями, от небольших городов-государств эпохи меркантилизма (с 16 по 19 век), промышленных городов (с 19-го до середины 20-го века), до мегаполисов в начале 21 века [49].

Увеличение пространственной близости от основных торговых городов и начало разделения труда вызвало рост населения и увеличение размеров городских поселений. Технические инновации в эпоху промышленной революции опирались на механизацию производства и рост его мобильности. Это позволило внедрить новые процессы и обеспечивающие подсистемы, основанные на принципах экономии масштаба и вертикальной интеграции производства за счет более сложной системы поставок. Существенные изменения в инфраструктуре (например, строительство железных дорог и телеграфных сетей), развитие банковских и юридических услуг являлись характерными признаками индустриального этапа глобализации и урбанизации экономической деятельности.

По степени развития транспорта городские пространственные структуры могут быть классифицированы по уровню централизации и кластеризации [72]:

- по уровню централизации городские округа делятся на более или менее централизованные. В централизованных городах, например, в Москве, основная доля жизнедеятельности осуществляется в центрах, а в децентрализованных – ближе к окраинам. Основными движущими силами централизации являются органы государственного управления, финансовые институты, офисы крупных транснациональных компаний;
- по уровню кластеризации городские округа делятся по числу и мощности таких отдельных городских кластеров, как промышленный кластер, кластеры

здравоохранения и образования, научный кластер, транспортно-логистический кластер и т.д. [75]

Формирование транспортно-терминальных узлов связано с пространственным накоплением экономической деятельности и доступом к транспортной системе. Терминалы, такие как порты, железнодорожные вокзалы, аэропорты, автовокзалы являются важными узлами, вокруг которых формируется деятельность агломерата на местном или региональном уровнях. Узлы имеют иерархии, связанные с их важностью и вкладом в объем городских функций. Наиболее высокую иерархию имеют такие узлы, как управление, розничная торговля, финансовые услуги, а наименее высокую – производство, распределение, бытовое обслуживание, коммунальное хозяйство [66].

Городской транспорт, таким образом, связан с пространственными формами, которые варьируются в зависимости от режима их использования. Местные географические и исторические характеристики остаются важными факторами, влияющими на городские формы. Виды современных городских пространственных форм показаны на рис. 2.

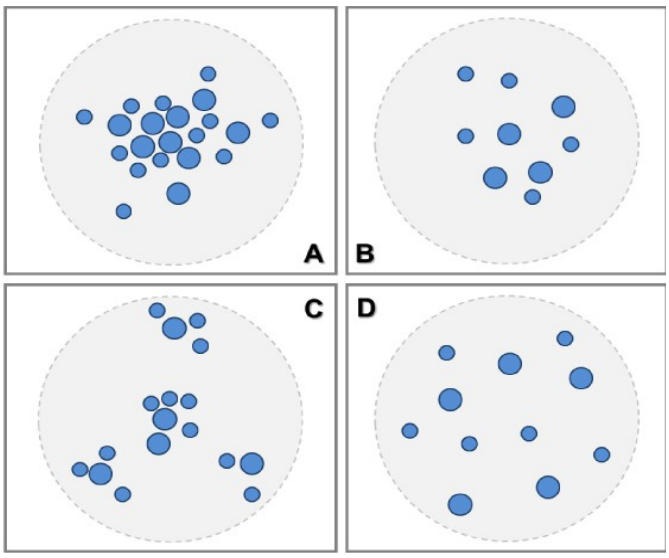

Рисунок 2. Виды современных городских пространственных форм

Представленные на рисунке виды современных городских пространственных форм систематизируются следующим образом:

централизованные формы (A и B); децентрализованные формы (C и D); кластерные формы (A и C); дисперсионные формы (B и D).

Таким образом, в первой главе дипломной работы были рассмотрены аспекты развития транспортной инфраструктуры города. Было проанализировано значение транспортной инфраструктуры [71].

Стратегическое и оперативное управление услугами городского общественного транспорта представляет собой планирование стратегий и операций, которые можно использовать для улучшения качества и эффективности транспортного обслуживания [74].

Управление посадкой и высадкой пассажиров общественного транспорта является подготовительно-заключительными технологическими операциями по включению клиентов в процесс перевозки и их исключению из него.

2. Анализ деятельности комитета транспорта и дорожного хозяйства города Волгограда

2.1. Система городского общественного транспорта города Волгограда

Анализ состояния и развития услуг городского общественного транспорта может быть проведен по таким подсистемам, как городская пространственная инфраструктура, дорожно-транспортная инфраструктура, транспортная инфраструктура и подвижной состав, пассажиропотоки и уровень сервиса.

Городская территория города сформировалась как сложная пространственная инфраструктура, обладающая свойствами линейной и многоядерной структуры, одновременно. Границами городского территории, возможной для развития дорожно-транспортной инфраструктуры и общественного транспорта, являются природные ограничения, территории промышленных узлов, железнодорожные пути, линии электропередач.

Следует сразу отметить тот факт, что в Волгограде наблюдается ряд положительных моментов:

Комфортность:

- закуплено 350 новых вагонов;
- реконструировано 38 платформ;
- 495 информационных табло на остановках

Пробелы в сети метрополитена восполняются наземным городским транспортом. Так, например, от метро и до метро люди добираются всеми видами наземного общественного транспорта. Таким образом, происходит формирование разветвленной сети наземного транспорта.

Основными видами наземного общественного транспорта являются автобусы, троллейбусы и трамваи. Подвижной состав ГУП имеет около 5700 автобусов, 1500 троллейбусов и 920 трамваев. В среднем 3/4 из них ежедневно выходят в рейс. Данные виды транспорта имеют разные пути развития, что связано с их техническими характеристиками, развитием конкурирующих видов

транспорта, спецификой спроса на конкретный вид транспорта.

Волгоградский скоростной трамвай (Метротрам) — система, насчитывающая 22 станции, расположенные на одной линии длиной 17,3 км.

Трамвайные сети находятся на данный момент в стадии стагнации и дальнейшее развитие сети маловероятно, что связанно с большой напряженностью на улицах города. Наличие заторов лишает трамвай единственного его преимущества перед другими наземными видами транспорта – он перестает быть скоростным транспортом.

Автобусный транспорт развивается по другому пути. Оставаясь самым мобильным видом общественного транспорта (нет необходимости обеспечения маршрутов дополнительной инфраструктурой), автобус дает возможность относительно быстрого наращения сетей.

Несмотря на все принимаемые меры, основными проблемами в системе общественного транспорта города, по-прежнему, остаются:

- недостаточно эффективная схема наземного общественного транспорта - значительная часть сети маршрутов автобусов и троллейбусов сохранилась с советских времен, хотя направления пассажиропотоков с тех пор значительно поменялись;
- низкий уровень комфортности поездок. В том числе турникеты, значительно увеличившие временные затраты и снизившие комфортность поездки;
- неразвитость хордовых сообщений. При этом, хордовые взаимосвязи (то есть, возможность поездки из одного сектора города в другой, минуя центр города) выражены недостаточно;
- перегруженность ряда направлений системы внеуличного скоростного транспорта, что лимитирует дальнейшее развитие некоторых районов.

Анализ полученных моделей и формирование выводов относительно территориальной дифференциации обеспеченности населения общественным транспортом, осуществим в разрезе следующих основных направлений:

- анализ распределения населения города в рамках значений фактора

транспортной обеспеченности;

- анализ средних значений для всех селитебных территорий города и выявление кризисных и наиболее хорошо обеспеченных районов территорий;
- анализ изменения показателей от центра города к окраинам.

При анализе дифференциации транспортной обеспеченности важно учитывать особенности и структуру размещения населения в пределах города.

Сеточная модель размещения населения по территории города была приведена ранее. Ниже, (рис. у) приведен график, иллюстрирующий размещение населения при удаленности от центра города.



Рисунок 3.Распределение населения в зависимости от удаленности от центра

Анализируя такой фактор транспортной обеспеченности, как доступность остановок наземного общественного транспорта можно сделать вывод, что основная часть населения города - более 70% (более 8,5 млн. чел.) размещена в пределах 5-ти минутной пешей доступности до ближайшей остановки наземного общественного транспорта. Более 95% населения Волгограда проживает в зоне 10-ти минутной доступности до ближайшей остановки, что характеризует доступность этого элемента транспортной инфраструктуры как хорошую.

Среднее значение времени доступа до ближайшей остановки по городу (для

населения) составляет 3,7 минуты, что также является очень хорошим показателем. Анализируя карту, характеризующую данный фактор транспортной обеспеченности (рис. 4), нельзя выделить какие-то обширные районы или территории, которым советуют явно низкие значения данного показателя.

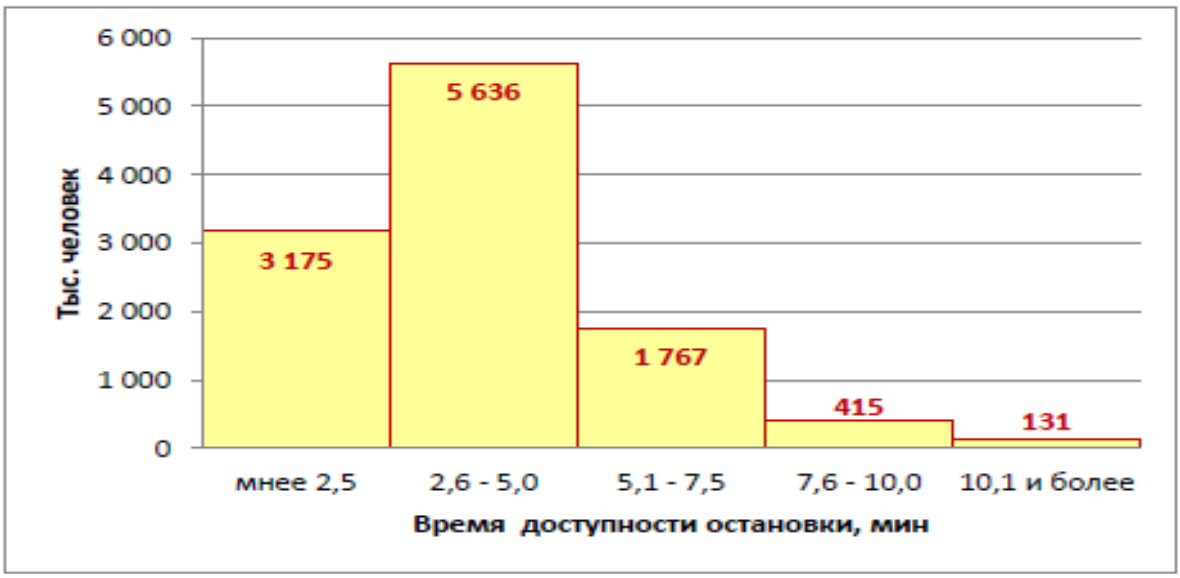

Рисунок 4.Распределение населения города по зонам удалённости от остановок наземного общественного транспорта

В целом для города характерна одинаковая ситуация, явное преобладание территорий с хорошей доступностью. Также это видно из графика (рис. 5), который характеризует, изменение данного показателя от центра города к окраинам.

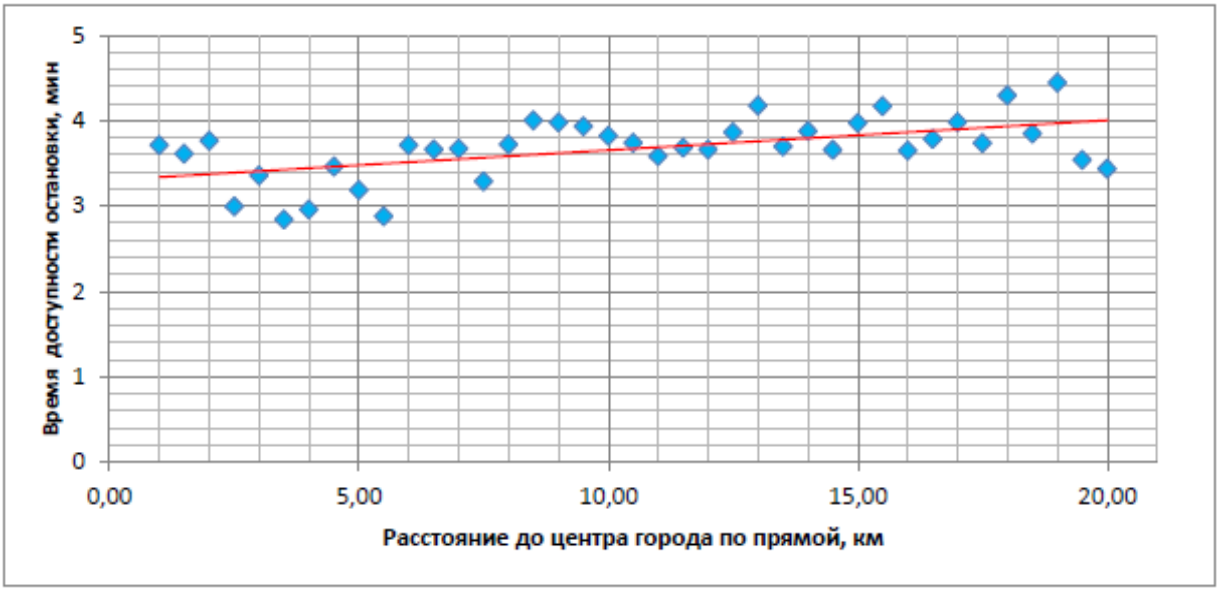

Рисунок 5.Время доступности до ближайшей остановки в зависимости от удаленности от центра города

Из графика видно, что средние значения возрастают от 2,8 в центральных районах, до 4,2 на окраинах с отсутствием резких перепадов или значительных изменений.

Далее рассмотрим доступность станций метрополитена, для которых характерна, иная ситуация.

Только 9% населения могут добраться до станции метрополитена менее чем за 5 минут. Основная часть - 65% населения затратит на это от 5-ти до 15-ти минут, а вот 26% населения будет добираться более чем 15 минут. Из которых половине (1,4 млн. человек) потребуется боле 20-ти минут на путь до ближайшей станции метрополитена.

Среднее значение времени доступности до ближайшей станции метрополитена для всего населения (с учетом использования наземного общественного транспорта) составляет 12,6 минут. Что характерно для показателей доступности станций метрополитена, это то, что они очень сильно дифференцированы по территории города (рис. 6).

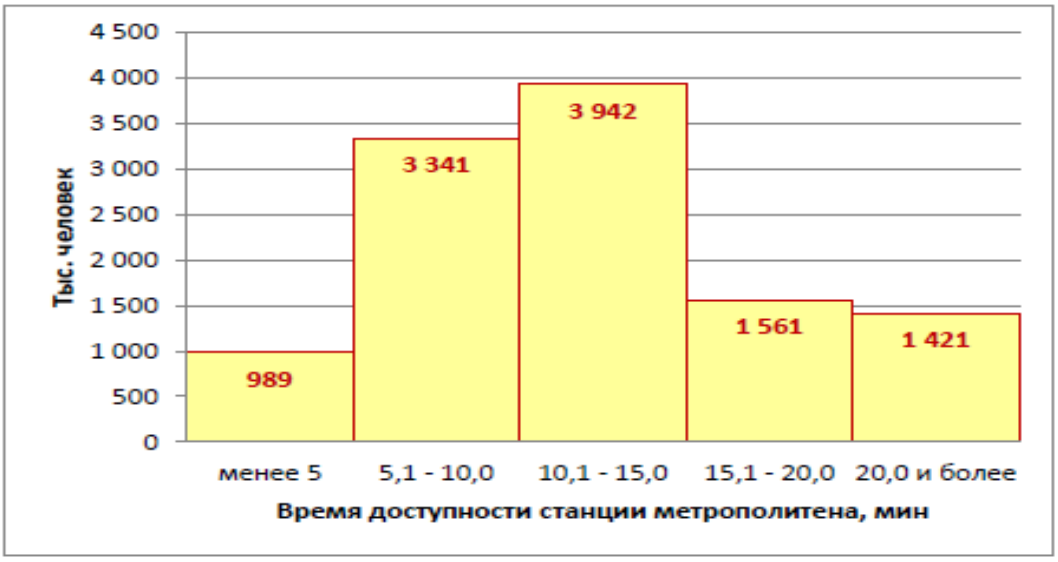

Рисунок 6.Распределение населения города по зонам удалённости от станций метрополитена

Для центральных районов характерны высокие показатели доступности

станций метрополитена.

Также есть территории расположенные значительно ближе к центру города, которые также характеризуются низкой доступностью такого вида транспорта как метрополитен.

В целом, средний уровень доступности станций метрополитена сильно ухудшается при движении к окраинам – от 8-ми минут в центре, до 20 на окраинах города (рис. 7).

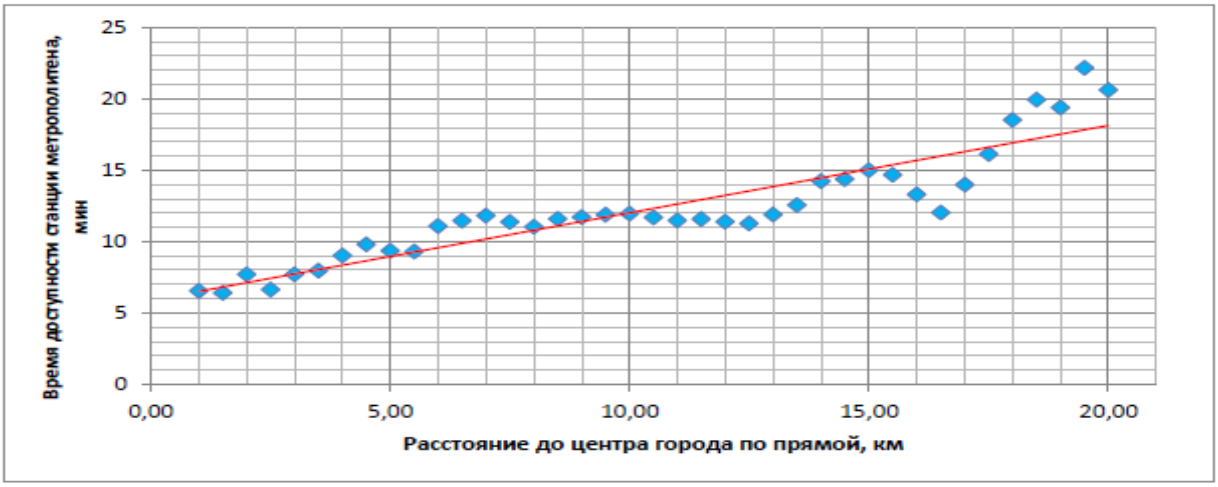

Рисунок 7.Время доступности до ближайшей станции метрополитена в зависимости от удаленности от центра города

Анализируя такие факторы транспортной обеспеченности, как надежность и вариативность транспортного обслуживания населения остановимся сначала на количестве доступных станций метрополитена.

Количество доступных станций метрополитена выражается через число станций метрополитена, которые находятся в зоне 15-ти минутной доступности (пешком или с учетом наземного транспорта).

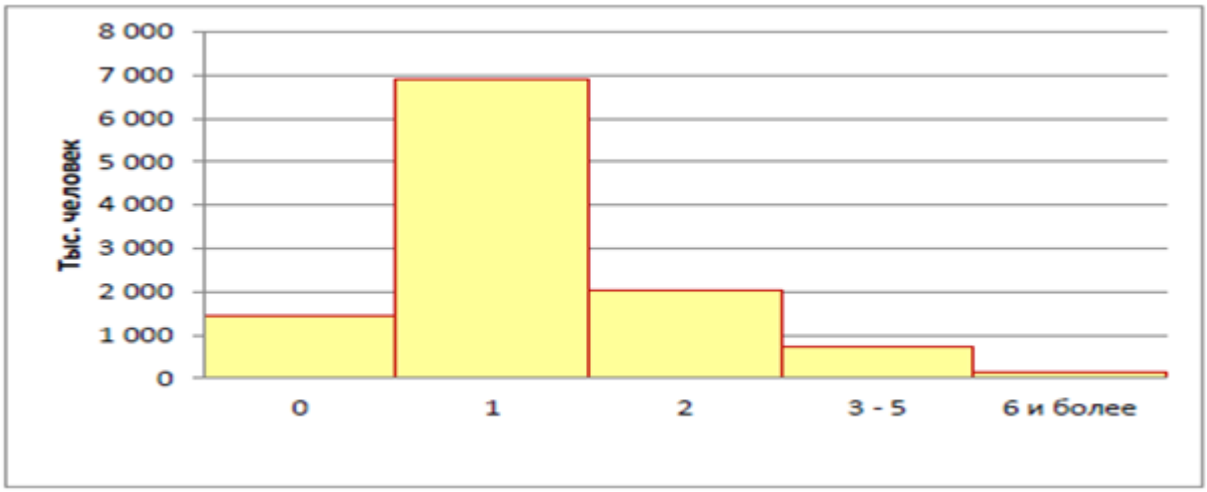

Рисунок 8.Распределение населения города в зависимости от числа доступных станций метрополитена

Наиболее обеспеченными в рамках данного фактора являются представители 1-го % населения, проживающего в центральной части города. Значительная часть населения не имеет ни одной станции метрополитена в зоне 15-ти минутной доступности.

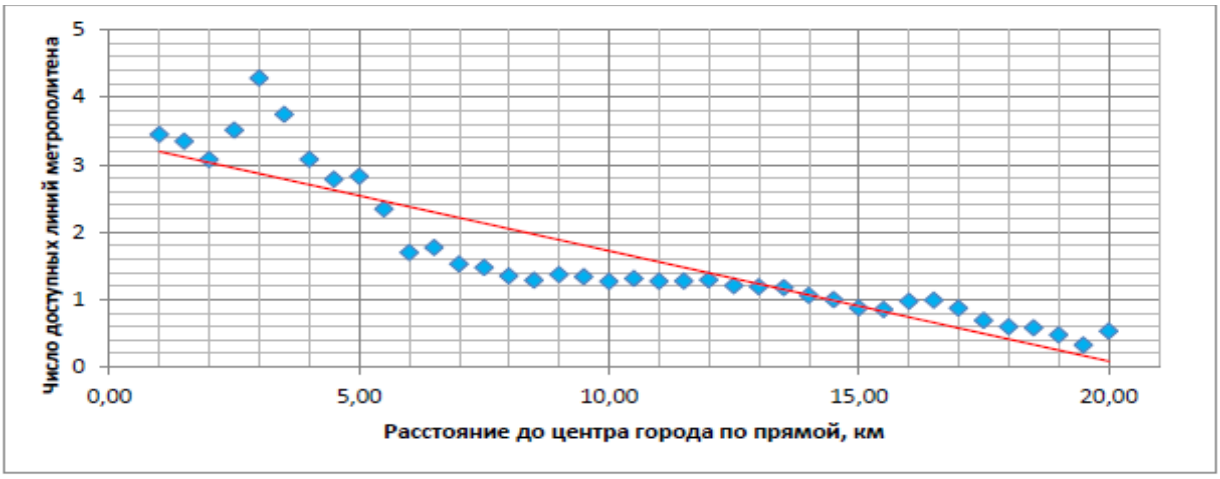

Рисунок 9.Число доступных станций метрополитена в зависимости от удаленности от центра города

Территории, для которых характерно наличие метрополитена распылаются в основном между двумя станциями метро и для них характерно хорошее развитие наземного общественного транспорт.

Данный показатель наиболее сильно изменяется от центральной части к

окраинам города в негативную сторону.

Из выше сказанного можно сделать вывод, что вариативность обслуживания метрополитеном находится на низком уровне. Это негативно сказывается как на возможностях выбора, так и на поездках на дальние расстояния и вызывает перепробеги и перегруженность на других направлениях.

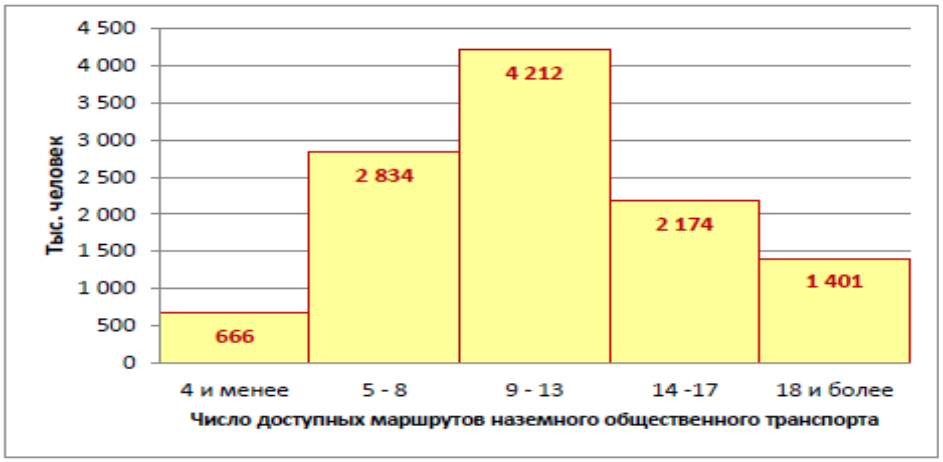

Рисунок 10.Распределение населения города в зависимости от числа доступных маршрутов наземного общественного транспорта

Число маршрутов наземного транспорта, очень важный показатель, учитывая радиальную структуру города и каркаса транспортной сети – метрополитена, он отражает возможность пользоваться транспортными услугами без доступа к метро, а также характеризует уровень связи с близлежащими районами города. Основная часть населения города (69%) имеет 9 и более доступных маршрутов наземного общественного транспорта, оставшаяся часть населения (31%) имеет менее 9-ти доступных маршрутов, из которых для 6% населения доступно менее 4-х маршрутов.

Среднее число доступных маршрутов общественного транспорта для населения всего города 11,2 маршрута. Это показатель неравномерно изменяется по территории города, наиболее высокие значения характерны для территорий вдоль крупных автомагистралей, которые не обеспечены метрополитеном. Наиболее низкие значения характерны для удаленных территорий, прилежащих к лесопарковым и промышленным зонам, а также линиям железной дороги.

При анализе изменения показателя от центра к окраинам города, становится

хорошо видна кольцевая структура города (рис. 11).

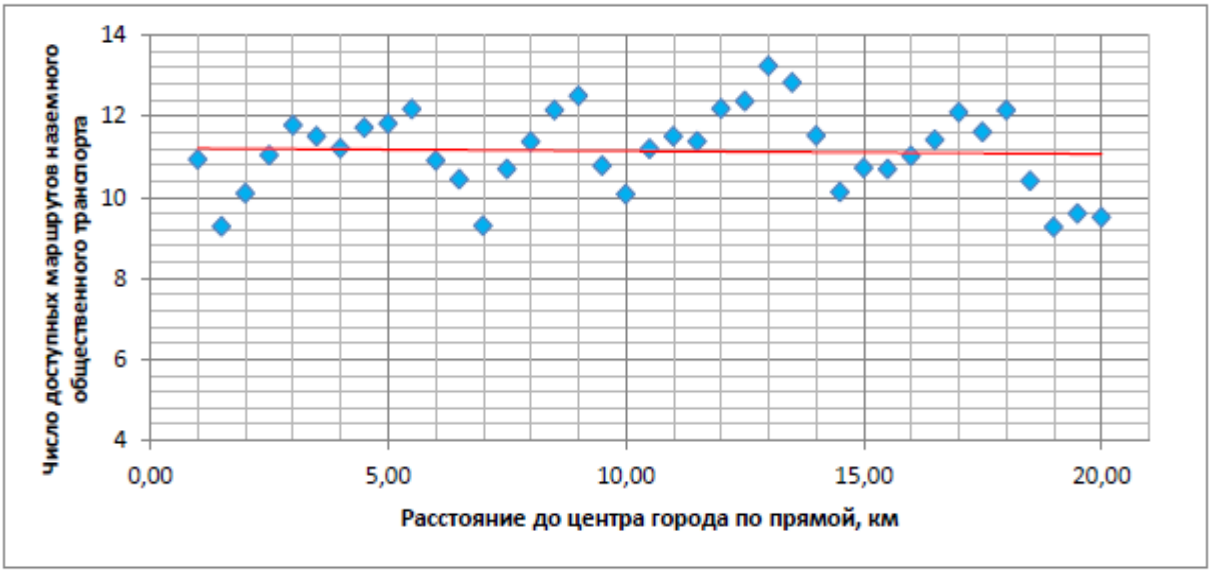

Рисунок 11.Число доступных маршрутов общественного наземного транспорта в зависимости от удаленности от центра города

Высокие значения на графике соответствуют крупным хордовым магистралям, связывающим различные районы города. Пик значений, который приходится на 9 км от центра, пик значений, который приходятся на 12-13 км от центра, пик значений в районе 17-18 км от центра это зона взаимодействия с населением и транспортной системой – всем этим зонам соответствует повышенное число доступных маршрутов наземного общественного транспорта.

Пики значений на графике отражают наиболее активные зоны взаимодействия между секторами города, понижения – наоборот, те зоны, где взаимодействие минимальное и по возможности его следует развивать и усиливать.

В целом сеть наземного транспорта относительно хорошо развита повсеместно, а вот сеть метрополитена (скоростного транспорта) – не охватывает многие крупные районы города.

Интегральная транспортная доступность, которая учитывает только время, которое необходимо затратить на путь до всех точек территории на общественном транспорте отражает среднее время доступности до всех остальных точек территории. Чем лучше и выгоднее размещение по отношению к остальной

территории, чем удобнее до нее добираться - тем меньше данный показатель. Таким образом, интегральная доступность ухудшается при удалении от центра и станций метро, а также основных магистралей, по которым ходит наземный общественный транспорт.

Размещение населения в зависимости от выгодности его расположения в транспортной системе выглядит следующим образом (рис. 12):

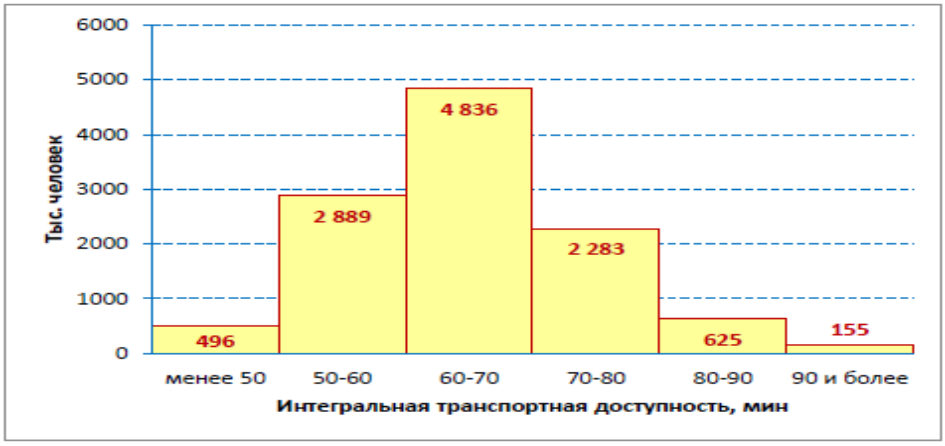

Рисунок 12.Распределение населения в зависимости от уровня интегральной транспортной доступности

Интегральная транспортная доступность, которая рассчитывается по аналогии с потенциалом поля расселения, и учитывает людность ячеек территории наглядно отражает выгодность местоположения не только с точки зрения доступности территории, но и с точки зрения доступности населения, проживающего на территории.

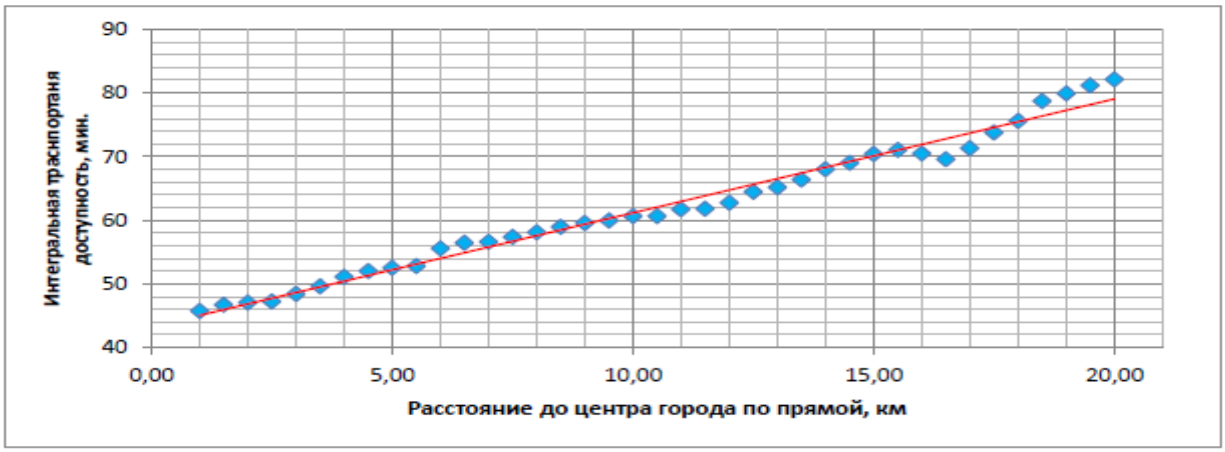

Рисунок 13.Интегральная доступность территории в зависимости от удаленности от центра города

Чем выше значение показателя – тем больше людей проживает в зоне доступности - тем выгоднее является местоположение в транспортной системе, так как минимизируются транспортные издержки для населения.

Этот показатель особенно интересен при оценке размещения объектов социальной инфраструктуры, когда важно, чтобы к ним имели удобный доступ максимальное число людей.

В целом для данного вида доступности, можно также как и в предыдущем случае сказать, что доступность ухудшается при удалении от центра и станций метро, а также основных магистралей, по которым ходит наземный общественный транспорт. Но в данном случае это ухудшение носит гораздо более фрагментарный и неравномерный характер. По сравнению с предыдущим случаем доступность некоторых районов улучшилась, некоторых – наоборот. Это связано с неравномерностью размещения населения по территории города.

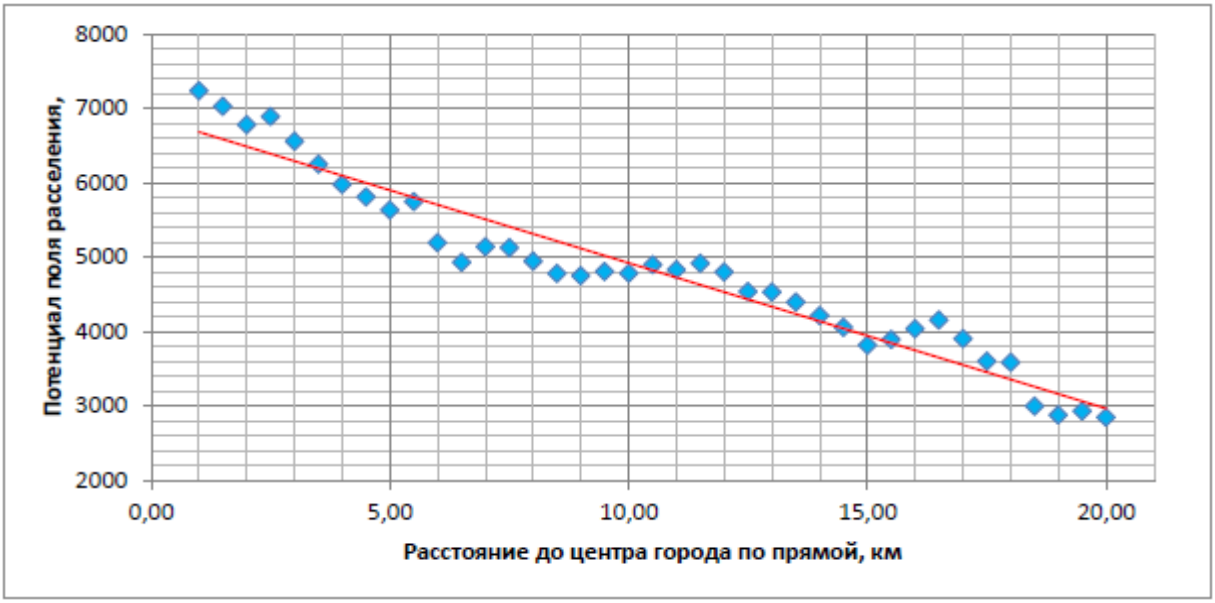

Рисунок 14. Потенциал поля расселения в зависимости от удаленности от центра города

Таким образом, высокие показатели характерны не только для центральных районов, но и для некоторых территорий. В данном случае отдельно можно выделить обширную территорию, где формируется обширный максимум и которая является второй и единственной после центра города столь крупной

территорией с сопоставимо высоким уровнем интегральной транспортной доступности.

Ценность данных моделей заключается в возможности их использования в рамках исследований по оценке качества городской среды, выгодности расположения в транспортной системе города при оптимизации размещения и выборе наилучшего местоположения для объектов социально-коммерческой инфраструктуры, а также при стратегическом планировании развития территориальных направлений развития дорожно-транспортной инфраструктуры.

2.2. Проблемы управления системой транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне

Дальнейшему развитию управления системой транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне препятствует ряд проблем. Так, Волгоград является территориальным образованием, имеющий высокий уровень накопления и концентрации экономической деятельности и сложные пространственные структуры, которые поддерживаются городскими системами перевозок.

На современном этапе развития большинство стратегических программ города не соответствует стандартам эффективного управления. Основными недостатками реализуемых в настоящее время стратегий развития города являются:

- низкий уровень проработанности проблемных блоков;
- несоответствие формулировок целей и задач терминологии бюджетных услуг;
- недостаточная проработанность оценки результативности мероприятий особенно в части эффекта для социально-экономического развития столицы;
- недостаток информации по администрированию программ (операционным расходам и процедуре мониторинга и контроля).

Наиболее важные проблемы развития муниципального транспорта часто

связаны с городскими районами проживания населения и происходят, когда транспортные системы, по целому ряду причин, не могут удовлетворять многочисленным требованиям городской мобильности. Городское хозяйство во многом зависит от эффективности его транспортной системы по перемещению пассажиров и грузов на разных видах городского транспорта и маршрутах.

Среди заметных проблем городского общественного транспорта основными являются:

- неадекватное спросу на услуги общественного транспорта развитие дорожной инфраструктуры и маршрутизации перевозок, что обусловливает пробки на дорогах, трудности парковки общественного транспорта на остановочных пунктах, сокращение общественного (муниципального) пространства из-за высокого и интенсивного пассажирского трафика;

- недостаточно высокое качество услуг общественного транспорта, включая низкую скорость его движения, безопасность и уровень дополнительного сервиса на линии;

- негативное влияние на окружающую среду, особенно автобусов, с точки зрения ее загрязнения выхлопными газами, и шума от электрических видов транспорта (трамваев);

- неблагоприятное финансовое состояние муниципальных транспортных организаций в условиях недостаточного субсидирования услуг и низкой заработной платы персонала.

Загруженность автомобильных дорог - ключевая проблема города, так как ежедневные транспортные заторы являются причинами колоссальных экономических потерь. При этом, по данным исследования комитета транспорта и дорожного хозяйства города Волгограда, на дороги Волгограда ежедневно выезжает 550 тыс. «лишних автомобилей», из-за которых город испытывает серьезные затруднения движения.

Развитие транспортной инфраструктуры города не успевает за стремительно растущим количеством автомобилей. Требуются дополнительные меры по сдерживанию роста автомобилистов и стимулированию использования

общественного транспорта.

Комитетом транспорта и дорожного хозяйства города Волгограда проанализирована ситуация с транспортным обслуживанием в городе и были выявлены следующие ключевые проблемы:

1. Плотность населения города очень высока.

2. Плотность улично-дорожной сети (3,38 км/кв. км) в 2-4 раза ниже аналогичных показателей крупнейших мегаполисов мира.

3. Фактическая загрузка всех видов общественного транспорта в утренние часы «пик» при движении в центр составляет 1,060 млн. человек и превышает провозную способность (870 тыс. человек) в среднем на 22%.

4. Загрузка автомобильных дорог превышает их пропускную способность на 42%.

5. Среднее время поездки на общественном транспорте пассажира из жилых районов до «мест приложения труда» составляет 67 минут, а около 20% жителей города тратят более трех часов в день на дорогу от дома до работы и обратно.

6. При наименьшей протяженности метрополитена объем перевозок в 1,5–2 раза превышает аналогичные показатели крупнейших мегаполисов мира, средняя наполняемость вагонов электропоездов метрополитена составляет 5,2 человека/кв. м.

7. Недостаточное развитие наземных видов общественного транспорта, низкая плотность маршрутной сети, отсутствие преимуществ для движения общественного транспорта в транспортном потоке.

8. Слабая система хордовых связей между радиальными автомобильными дорогами.

9. Отсутствие дублирующих направлений магистральных радиальных автомобильных дорог, их недостаточная пропускная способность и несоответствие параметров автомобильных дорог планировочным параметрам.

10. Недостаточный уровень технического состояния искусственных сооружений и проезжей части на значительном протяжении автомобильных дорог федерального и регионального значения.

11. Отсутствие транспортных развязок на разных уровнях на пересечениях улично-дорожной сети, в том числе с железными дорогами и реками.

12. Отсутствие эффективной системы управления дорожным движением.

13. Недостаточное взаимодействие перевозчиков, обслуживающих автобусные маршруты, отсутствие скоординированной системы управления перевозками, использующей современные средства глобального позиционирования.

14. Неполная приспособленность транспортной инфраструктуры города к нуждам маломобильных групп населения.

Несмотря на высокую стоимость эксплуатации общественного транспорта и инфраструктуры, его воздействие на снижение пробок и заторов на дорогах невысоко. Этот парадокс объясняется отчасти пространственной структурой современных городов, которая ориентирована на обслуживание потребностей личности, а не общественных потребностей.

Итак, общественный транспорт служит не экономическим целям, а выполняет социальную функцию обеспечения доступности и социальной справедливости для людей со средним и низким уровнем доходов.

В завершении данной главы сделаем ряд выводов.

Структура транспортной сети города такова, что, во многих случаях, не зависимо от того где находится цель поездки, при использовании общественного транспорта маршрут, как правило, все равно лежит через центр, из центра можно без труда добраться в любую точку города. Также центральная часть города сосредотачивает значительную часть рабочих мест и несет много иных важных функций.

Власти регулярно вкладывают огромные средства в развитие и оптимизацию транспортной инфраструктуры: растет численность подвижного состава общественного транспорта, строятся новые линии и станции метрополитена, расширяется площадь улично-дорожной сети, возводятся новые развязки, модернизируется система управления транспортными потоками. Но, к сожалению, по сравнению с аналогичными показателями крупнейших городов

мира плотность улично-дорожной сети остается ниже в 2,2-3,6 раза при условии, что плотность населения выше в 1,5-2,514. Поэтому одним из подходов в решении острых транспортных проблем могут стать именно активное развитие и использование общественного транспорта, а также отказ определенного количества людей от личного автомобиля.

3. Направления совершенствования управления системой транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне

3.1. Пути совершенствования управления системой транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне

Приоритет строительства и ввода в эксплуатацию новых линий метрополитена определяется на основе значений потенциала поля расселения в местах планируемых станций.

Полученные результаты показывают, что существующие планы по вводу в эксплуатацию новых линий метрополитена во многих случаях соответствуют потребности оптимального обеспечения населения транспортными услугами. Но не во всех случаях приоритетность ввода новых линий по существующему плану соответствует реальной потребности населения.

Отметим, однако, что данный вопрос – очень сложный и многогранный, учесть все стороны которого в рамках такого исследования невозможно. Но использование потенциала поля расселения в качестве одного из инструментов для наиболее оптимального планирования территориальных направлений развития транспортной инфраструктуры более чем оправдано.

Комитет транспорта и дорожного хозяйства города Волгограда поставил перед собой амбициозные задачи по улучшению транспортной ситуации в городе:

- повышение уровня качества транспортного обслуживания населения;
- повышение доступности транспортных услуг для всех групп населения;
- повышение безопасности и снижение воздействия на окружающую среду;
- повышение эффективности грузовой логистики.

Рост стимулов для использования общественного транспорта будет происходить за счет повышения его доступности, удобства и скорости:

1. Повышение удобства:

- современный подвижной состав;
- развитие системы информирования пассажиров;
- интермодальные билетные и тарифные решения;

- увеличение вместимости общественного транспорта (млн. мест/сутки).

2. Повышение доступности:

- продление существующих линий метро, строительство КЖД и пригородного ж/д;
- развитие такси «от бордюра»;
- строительство новых и восстановление ранее демонтированных трамвайных линий;
- строительство ТПУ и перехватывающих парковок.

3. Повышение скорости:

- строительство линий метро, КЖД и пригородного ж/д;
- организация обособленных трамвайных путей;
- оптимизация расписания и сокращение интервалов движения НГПТ;
- внедрение выделенных полос;
- внедрение ИТС.

Повышение эффективности работы городского автобусного транспорта, как в муниципальном, так и частном секторах, требует проведения соответствующих мероприятий.

Например, отдельные транспортные организации могут быть эффективными в таких аспектах, как более высокая выручка или низкие издержки, но имеют проблемы в таких областях, как низкая квалификация персонала, устаревшая практика обслуживания, высокий уровень хищений, отсутствие планирования маршрутов и механизмов контроля, низкая мотивация и т.д.

Если эти негативные факторы присутствуют в деятельности транспортных операторов, то они должны быть идентифицированы и приняты меры по их устранению. Эффективность деятельности транспортных операторов тесно связана с качеством обслуживания пассажиров, поэтому разработанные целевые показатели качества услуг являются важным ориентиром в принятии управленческих решений.

Использование информационно-коммуникационных технологий, включая

средства связи с водителем и обратной связи с транспортным оператором необходимы для проведения операций мониторинга движения автобусов на маршрутах, ведения документации, составления и отслеживания графиков технического обслуживания автобусов, решения проблем пассажиров в процессе перевозки, посадки и высадки и т.д.

Все эти данные легко поддаются компьютеризации, так как могут быть обработаны и представлены для принятия соответствующих решений.

По экспертным оценкам, автобусы как средства общественного транспорта меньше загрязняют окружающую среду и требуют меньше дорожного полотна и топлива, чем легковой автомобиль в расчете на 1 пассажиро-километр. Несмотря на это, существует значимая конкуренция автобусов с другими видами общественного и личного транспорта за дорожное полотно и остановочные пункты.

Одним из мероприятий повышения степени использования автобусов как средств городского общественного транспорта является обеспечение их приоритета по сравнению с использованием личных автомобилей на основе ограничения доступа последних к определенным местам, запрета на стоянки автомобилей на некоторых дорогах и вблизи остановочных пунктов, выделения специальных полос движения.

Выбор параметров увеличения мощности автобусного парка, улучшения конструкции автобусов, рационализации системы оплаты проезда являются важными факторами развития услуг автобусного транспорта и повышения их качества.

Значительная часть общественного транспорта находится в муниципальной собственности, однако существенный объем услуг оказывают частные транспортные операторы (мини автобусы и микроавтобусы), которые должным образом не планируют свою деятельность по оказанию услуг перевозки и не координируют ее с другими видами общественного транспорта. Подобные операции выполняются на коммерческой основе и не могут считаться предоставлением организованных услуг общественного транспорта.

Тарификация проезда пассажиров и управление доходами считаются основой бизнеса транспортных операторов по нескольким причинам:

- тарифы являются основным источником дохода. Если ценообразование является оптимальным, то транспортный оператор в состоянии максимизировать потенциальный доход и, следовательно, повысить рентабельность перевозок;
- тарифы влияют на спрос населения на поездки, а для уязвимых групп населения с низкими доходами являются возможным ограничением в поездках;
- неэффективная или плохо разработанная система тарификации поездок может привести к увеличению расходов и снижению производительности транспортных средств;
- неоптимальная система тарификации поездок и форм оплаты проезда создают возможности уклонения от оплаты и мошенничества маршрутных бригад.

Структура тарифа в настоящее время определяется муниципальными органами. Тем не менее, рекомендуется рассмотреть альтернативные системы тарифов всеми заинтересованными сторонами.

Огромное значение для развития города имеют и финансовые механизмы. Одним из наиболее важных составляющих финансового механизма, обеспечивающего проведение необходимой социальной и экономической политики, является бюджет, через него осуществляется направленное воздействие на формируемую экономическую и социальную структуру общества.

Важным управленческим решением в деятельности муниципальных транспортных операторов автобусных перевозок является оптимальное распределение ограниченных финансовых ресурсов организации и субсидий бюджета по отдельным направлениям повышения качества обслуживания пассажиров и реализующим их мероприятиям.

Так как возможное число мероприятий повышения качества обслуживания пассажиров, на городском автобусном транспорте, является значительным, то оптимальное распределение финансовых средств касается не отдельных мероприятий стратегического плана, а комплексных направлений повышения

качества сервиса.

Одним из значимых и планируемых к реализации проектов развития транспортной инфраструктуры является строительство автомагистрали.

В общей сложности на участке 15 км – 58 км предусматривается возведение 33 искусственных сооружений, в том числе:

- 6 мостов;
- 11 эстакад;
- 7 путепроводов на транспортных развязках;
- 9 путепроводов для связи разобщенных территорий.

Общая стоимость реализации головного участка 15-58 км автомобильной дороги составляет более 60 млрд. рублей (в том числе, стоимость строительства без учета НДС в размере 44 млрд. рублей и обслуживания кредитов).

Проект реализуется в рамках государственно-частного партнерства, поэтому к государственному финансированию относятся средства, направляемые из Инвестиционного фонда Российской Федерации – 22,85 млрд. рублей, а остальная часть – коммерческое финансирование, в том числе, собственные средства акционеров – более 8,0 млрд. рублей и привлеченные ими заемные средства (банковская кредитная линия Сбербанка и Внешэкономбанка (до 29,2 млрд. рублей), долгосрочные проектные облигации (в размере 10,0 млрд. рублей).

Таким образом, на основании предложенных мероприятий, можно сделать вывод о том, что, помимо концентрации расходов на строительство новых инфраструктурных объектов для наземного городского транспорта и увеличения его пропускной способности, следует уделить особое внимание качественному развитию общественного городского транспорта с целью сделать его доминирующим над автомобильным.

3.2. Оценка экономической и обоснование социальной эффективности проекта перспективного развития системы транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне

В рамках совершенствования работы механизмов стратегии развития Волгограда, могут быть достигнуты, на наш взгляд, следующие результаты:

1) повышение транспорентности властных структур и достижение открытости при принятии важных стратегических решений;

2) активизация процессов организационного обновления. С точки зрения теории элит отсутствие ее циркуляции становится основанием для застоя и неэффективного управления, кадровая сменяемость, особенно на высших должностях управления городом позволит бороться с коррупцией, оптимизировать структуру деловых коммуникаций, внести в управленческий процесс новшества и новации, связанные с развитием современного общества и современной науки.

Местная власть должна своевременно улавливать интересы различных социальных групп, обеспечивать публичное согласование этих интересов, выражать эти интересы через реализацию конкретных программ.

Главная задача местного самоуправления - решение повседневных проблем: где купить рядом с домом продукты по доступной цене; отправить телеграмму или перевод; купить лекарство и посетить врача; отвести ребенка в детский сад или школу, безопасно отдохнуть др. Одним словом, создание условий комфортной жизни. Включение членов местного сообщества в процесс принятия общественно значимых решений является одним из механизмов реального осуществления народовластия и одним из условий устойчивого развития территории.

Эффективность проекта определяется его способностью приносить прибыль и его рентабельностью.

Рентабельность транспортных услуг определяется как частное от деления

полученной прибыли от реализации услуг на доход, полученный от оказания этих услуг: 19358284/35748000*100% = 54%

Рентабельность определяется как частное от деления чистой прибыли на доход: 14514696 / 35748000*100 = 41%.

Таким образом, проект представляется рентабельным.

Рентабельность инвестиций - 24,2 %.

Срок окупаемости - 3 года.

Срок окупаемости: 4654,3 / 1385,9 = 3,35 лет.

Точка безубыточности.

Рассчитаем точку безубыточности проекта:

Точка безубыточности =

$$Qб = \frac{Зпост^{уд}}{(Ц^{уд} - Зпер^{уд})}, \quad (1)$$

где Qб – точка безубыточности, шт.; $Зпост^{уд}$ – постоянные издержки за анализируемый период, руб.; $Зпер^{уд}$ – переменные издержки на единицу продукции, руб.; $Ц^{уд}$ – цена, руб.

Qб = 726 288 / (1 – 2372500 / 7 374 460) = 1 070 777 руб.

Запас финансовой устойчивости.

ЗФУ = (125000 - 50200) / 25000 = 2,99 %.

Производственный рычаг: 4500 / 560 = 8,04 %.

Чистый приведённый доход (ЧПД) - рассчитывается как разность накопленного дисконтированного дохода от реализации проекта и дисконтированных единовременных затрат:

$$ЧДД = \sum_{i=1}^{n} \frac{Di - Ki}{(1+d)i-1} = \sum_{i=1}^{n} \frac{Di}{(1+d)i-1} - \frac{Ki}{(1+d)i-1}, \quad (2)$$

где D_i - доходы i-го периода (сальдо), K_i - единовременные затраты i-го периода; n - количество периодов реализации проекта; d - ставка дисконтирования.

Таблица 1 -Расчет чистого дисконтированного дохода

Год	Доходы, тыс. руб.	Расходы, тыс. руб.	Коэффициент дисконтирования d = 0,165	Дисконтированные доходы, тыс. руб.	Дисконтированные расходы, тыс. руб.	ЧПД, тыс. руб.
2015	15187,5	12871,8	0,858	13036,5	11048,8	1987,7
2016	20199,4	10185,2	0,737	14882,8	7504,4	7378,4
2017	26865,2	12855,8	0,632	16990,7	8130,6	8860,2
итого	62252,0	35912,9		44910,1	26683,8	18226,2

Очевидно, что предлагаемый инвестиционный проект финансирования оптимизации транспортной инфраструктуры эффективен.

Оценка денежного потока производилась за весь период операционной концессии – 25 лет и учитывала денежные потоки в другие отрасли экономики города, возникающие вследствие реализации проекта строительства платной автомобильной дороги на рассматриваемом участке.

К оттокам денежных средств отнесены затраты, связанные с созданием и эксплуатацией новых объектов придорожной инфраструктуры.

Результаты расчета показателей социально-экономической эффективности приведены в таблице 2.

Таблица 2 -Результаты расчета показателей экономической эффективности

№ п/п	Показатели	Единица измерения	Значения
1.	Дисконтированный срок окупаемости	лет	5

2.	Ставка дисконтирования	%	12
3.	Чистая приведенная стоимость (ЧПС)	млн. рублей	15 241,91
4.	Интегральный эффект (без учета дисконтирования)	млн. рублей	103 650,25
5.	Недисконтированный срок окупаемости	лет	9
6.	Внутренняя норма доходности (ВНД)	%	20

Как следует из результатов расчетов, проект платной автомагистрали обладает высокими показателями экономической эффективности.

Социальные преимущества определяются тем, что при реализации указанных мероприятий, государство берет на себя долю расходов и рисков, используя возможности административного ресурса для повышения привлекательности конкретного транспортно-логистического проекта для частных бизнес-структур.

Таблица 3 -Социальная эффективность внедрения указанных мероприятий

1. Преимущества для государства	2. Преимущества для участников
1.1. Минимизация государственных расходов на функционирование транспортного комплекса	2.1. Получение доступа к традиционно государственной сфере хозяйствования
1.2. Решение системных проблем развития транспортно-логистической инфраструктуры	2.2. Обеспечение прямой финансово-экономической государственной поддержки
1.3. Рост инновационной и инвестиционной активности в транспортно-логистической сфере	2.3. Долговременное размещение инвестиций под гарантии государства
1.4. Разделение рисков с частным	2.4. Получение технико-

бизнесом	технологической и информационной поддержки
1.5. Обеспечение социальной стабильности	2.5. Содействие государства в развитии внешнеэкономических связей

Кроме эффектов, имеющих количественное выражение, реализация проекта скоростной автомагистрали окажет позитивное влияние на качество жизни населения района тяготения, снизит количество дорожно-транспортных происшествий, повысит мобильность и деловую активность жителей.

Планируемые к реализации проекты по развитию автодорожной инфраструктуры в городе представлены в таблице 4.

Таблица 4 -Планируемые к реализации проекты по развитию общественного транспорта Волгограда

Основные направления развития автодорожной инфраструктуры города:
- строительство скоростной автомагистрали; - реконструкция автомобильных дорог. - обустройство автомобильных дорог объектами транспортно-дорожной и сервисной инфраструктуры (мотели и кемпинги, автозаправочные станции, станции технического обслуживания автомобилей, охраняемые стоянки автомобилей, объекты информационного обеспечения) - строительство и реконструкция на территории участков автомобильных дорог - реконструкция автодорожных подходов.

Перечень отдельных рассмотренных выше мероприятий стратегического плана развития услуг городского транспорта и повышения качества обслуживания представлен в таблице 5.

Таблица 5 -Мероприятия стратегического плана развития услуг транспорта и повышения качества сервиса

Мероприятия	Необходимые решения	Преимущества	Последствия
1	2	3	4
Оптимизация модальных перевозок	- Определение роли всех видов транспорта; - Установление территории автобусного обслуживания	- Устранение дублирования; - Восстановление недостающих звеньев; - Приближение режимов к оптимальному сочетанию	- Все режимы перевозок выполняют роли в соответствии с общим планом мобильности и доступности
Интеграция модальных перевозок	- Рационализация и реструктуризация существующих маршрутов перевозок	- Более эффективное использование транспортных средств, персонала и ресурсов	Повышение эффективности перевозок и качества сервиса
Оптимизация дорожного пространства	- Запрещение стоянки транспортных средств на дорогах; - Выделенные полосы для общественного транспорта; - Разрешение доступа в	- Улучшение доступа к общественному транспорту; - Оптимизация коммерческой скорости; - Снижение числа несчастных случаев	- Повышение мобильности населения и доступности; - Рост качества обслуживания пассажиров

	густонаселенные районы только общественному транспорту		
Увеличение парка автобусов	- Рассмотрение возможности расширения территории парка, увеличения персонала; - Определение роста качества перевозок и сервиса	- Повышение частоты перевозок, доступности и мобильности; - Сокращение перегрузки автобусов в часы пик	- Рост капитальных затрат; - Повышение качества перевозок и сервиса
Улучшение конструкции автобусов и повышение комфорта в салонах	- Приобретение современных автобусов с повышенной доступностью и эргономическими функциями	- Повышение уровня комфорта - Сокращение числа несчастных случаев	- Увеличение капитальных затрат; - Повышение уровня комфорта; - Рост доступности и мобильности населения
Выбор форм тарификации перевозок	- Рассмотрение альтернативных форм тарификации; - Выбор оптимальной формы тарификации	- Сокращение случаев бесплатного проезда; - Обеспечение преимуществ социальным группам	- Максимизация дохода и прибыли; - Оптимизация отдельных операций и функций управления

Развитие информационных систем взаимодействия	- Институционализация механизмов консультаций с населением; - Установление эффективных процедур рассмотрения жалоб и предложений пассажиров;	- Усиление обратной связи с транспортным оператором; - Более широкое вовлечение общественности в решение проблем	- Повышение качества сервиса и удовлетворенности пассажиров; - Рост информированности транспортных операторов
Соблюдение правил дорожного движения и перевозки пассажиров	- Усиление требований к соблюдению правил - Мониторинг выполнения правил перевозки пассажиров - Пропаганда правил дорожного движения	- Более эффективное использование дорожного пространства - Обеспечение равных условий для всех поставщиков услуг	- Сокращение дорожно-транспортных происшествий и несчастных случаев
Повышение внутренней эффективности деятельности транспортных операторов	- Развитие ремонтной базы; - Инвестирование приобретения транспортных средств; - Повышение квалификации персонала	- Улучшение деятельности персонала транспортных организаций; - Совершенствование процессов оказания услуг	- Сокращение затрат транспортных операторов; - Повышение качества сервиса на маршрутах движения
Использование информационн	- Выявление процессов,	- Снижение операционных	- Повышение уровня

ых технологий	поддающихся информатизации; - Реорганизация процессов с использованием информационных технологий	затрат; - Улучшение планирования маршрутов и осуществление более эффективного контроля	менеджмента в транспортных организациях - Рост качества обслуживания пассажиров - Необходимость повышения квалификации персонала
Повышение доходов транспортных операторов	- Наиболее полное использование потенциала транспортных операторов; - Формирование доходов от рекламы; - Введение средств контроля за оплатой проезда	- Получение дополнительных доходов	- Рост рентабельности затрат транспортных операторов; - Формирование положительных денежных потоков от операционной деятельности

Важным управленческим решением в деятельности муниципальных транспортных операторов перевозок является оптимальное распределение ограниченных финансовых ресурсов организации и субсидий бюджета по отдельным направлениям повышения качества обслуживания пассажиров и реализующим их мероприятиям.

Выбор приоритетных направлений развития транспортной инфраструктуры страны и ее регионов, которые позитивно должны сказаться на снятии существующих ограничениях роста, основывается на ключевых положениях

Транспортной стратегии; подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 гг.)»; государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (на период 2013-2020 гг.); отраслевых целевых программ развития видов транспорта, других документах федерального и регионального уровней, регламентирующих применение новых технологий в транспортной отрасли.

Транспортная стратегия является основополагающим документом, определяющим перспективные направления модернизации транспортной системы страны по удовлетворению потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.

Для решения проблем модернизации транспортной системы страны были разработаны федеральные целевые программы развития, выделяющие крупномасштабные проекты, направленные на решение вопросов, входящих в сферу компетенции федеральных и региональных органов власти.

Нормативно-правовые основы организации пассажирских и грузовых перевозок определяются совокупностью федеральных законов, постановлений Правительства РФ, ведомственных директивных документов, а также распоряжений администраций субъектов РФ (муниципальных образований). Основными федеральными законами, регламентирующими перевозку пассажиров на автомобильном транспорте, являются:

- федеральный закон от 08.11.07 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;
- федеральный закон от 08.08.01 г. № 128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»;
- федеральный закон от 01.02.10 г. № 2-ФЗ «О ратификации Конвенции о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа».

К основным подзаконным нормативным актам относятся, например:

- Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (утв. постановлением Правительства РФ от 14.02.09 г. № 112);

Основными федеральными законами, регламентирующими перевозку грузов на автомобильном транспорте, являются:

- федеральный закон от 08.11.07 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», который не противоречит Конституции и Гражданскому кодексу Российской Федерации;

- федеральный закон от 30.06.03 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности».

К подзаконным нормативным актам относятся, например:

- Правила перевозок грузов автомобильным транспортом;

- Порядок временного ограничения движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения (утв. Минтрансом РФ от 10.04.07 г. № 41).

Функционирование автомобильного транспорта определяется пакетом нормативных документов, призванных обеспечить безопасность дорожного движения:

- федеральный закон от 10.12.95 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

- федеральный закон от 08.12.07 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- федеральный закон от 24.07.07 г. № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях».

Финансовым инструментом реализации данных стратегических задач, могут стать «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г.» и федеральная целевая программа (ФЦП) «Развитие транспортной системы (2010–2015 гг.)».

В третьей главе данной дипломной работы были выявлены проблемы и

рассмотрены перспективы развития транспортной инфраструктуры Волгограда, в том числе собственные направления совершенствования транспортной инфраструктуры, дана оценка экономической эффективности проекта перспективного развития транспортной инфраструктуры Волгограда.

В городе исторически существуют проблемы в сфере транспорта:

- 20% горожан тратят на дорогу >3 часов в день;
- ситуацию усугубляет рост автопарка;
- дороги сильно перегружены;
- низкая связность дорожной сети приводит к перепробегу автомобилей; высокая доля использования личного транспорта;
- несоблюдение графика движения по причине загрузки дорог;
- метро доступно не всем горожанам;
- маршрутная сеть устарела;
- недостаточно развита пешеходная и велосипедная инфраструктура;
- нарушение правил парковки препятствует движению пешеходов.

Были выделены задачи не только по численному увеличению подвижного состава общественного транспорта, но и по качественному его изменению: сокращению времени ожидания на остановке и времени поездки, оптимизации транспортных маршрутов.

В ближайшей перспективе следует сосредоточиться на задаче - сделать пассажирский транспорт более привлекательным, чем автомобильный.

Заключение

Коммерческие и инвестиционные проблемы, связанные с эксплуатацией объектов транспортной инфраструктуры, использованием транспортных средств и проводимой тарифно-ценовой политикой, регулируются в рамках отдельных стран на основе принципов рыночных отношений, свободного перемещения капитала, товаров и рабочей силы, тем не менее, политическая составляющая регулирования является определяющей при принятии стратегических решений.

Совершенствование транспортной системы Волгограда, может стать важным фактором модернизации экономики.

В первой главе были рассмотрены теоретические аспекты развития транспортной инфраструктуры города.

В результате были выделены различные показатели транспортной обеспеченности и их группы, также описаны методы их моделирования и направления использования, также были определены наиболее подходящие показатели для целей настоящего исследования.

В завершении первой главы представлены программные положения развития общественного транспорта города.

Вторая глава посвящена проведению анализа развития общественного транспорта на примере Волгограда.

В первом пункте второй главы представлен анализ пассажирской транспортной системы города и ее особенностей, которые важно учитывать при моделировании обеспеченности населения услугами общественного транспорта. Проведен анализ территориальной дифференциации обеспеченности населения общественным транспортом.

В завершении главы сгруппированы проблемы транспортной инфраструктуры Волгограда.

Третья глава дипломной работы посвящена разработке перспективных направлений по развитию общественного транспорта Волгограда.

В рамках данной главы были предложены пути совершенствования

транспортной инфраструктуры Волгограда и дана оценка экономической эффективности проекта перспективного развития общественного транспорта Волгограда.

Список литературы

1. Александров П.А. Диверсификация государственной поддержки малого предпринимательства в моногородах России // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2016. № 2. С. 51-57.
2. Анализ методов и материалов, применяемых при противогололедной обработке асфальтобетонных дорожных покрытий / Кошелева А.А., Тагиева Н.К., Пруидзе Е.А. // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. 2016. № 2 (8). С. 3.
3. Анализ подходов к определению запасов материалов на складе дорожно-строительной организации / Земсков А.В., Фомичева Е.Р., Клыков М.С. // Научно-техническое и экономическое сотрудничество стран АТР в XXI веке. 2016. Т. 1. С. 464-467.
4. Андрюков В.Ю. Организация учета затрат и исчисления себестоимости ремонтно-строительных работ в дорожном хозяйстве // Новая наука: Теоретический и практический взгляд. 2016. № 117-3. С. 113-115.
5. Антонов П.В., Злобина О.О. Оценка перспектив участия крестьянских (фермерских) хозяйств удмуртской республики в реализации «дорожной карты» // Наука Удмуртии. 2016. № 2 (76). С. 12-23.
6. Артамонов С.В. VII съезд общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства // Автотранспортное предприятие. 2016. № 4. С. 2-6.
7. Аспекты дорожной экологии и пути снижения рисков от дорожно-транспортных происшествий / Миронов В.А., Зюзин Б.Ф., Фадеев В.В. // В сборнике: Вопросы проектирования и эксплуатации наземного колесного транспорта сборник статей и тезисов докладов Всероссийской заочной научно-практической конференции. Тверской государственный технический университет. 2016. С. 14-23.
8. Бектимирова Ю.Н. Применение глауконитового песка в дорожном хозяйстве // В сборнике: научные исследования и разработки в эпоху

глобализации сборник статей международной научно-практической конференции. 2016. С. 23-25.

9. Богапов Л.Р., Швецова Е.В. Развитие приграничного сотрудничества между Россией и Казахстаном // В сборнике: Россия-Казахстан: приграничное сотрудничество, музейно-туристический потенциал, проекты и маршруты к событиям мирового уровня сборник статей Международной научно-практической конференции. 2016. С. 1.

10. Богумил В.Н., Польгун М.Б. Аналитическая модель для расчета плановых годовых, квартальных и месячных объемов работ на заданном участке автомобильной дороги // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). 2016. № 1 (44). С. 80-86.

11. Быков И.И. Управление развитием регионального дорожного хозяйства Рязанской области // Новая наука: От идеи к результату. 2016. № 10-1. С. 26-29.

12. Василенко Р.В. Основы планирования дорожного строительства в современных социально-экономических условиях // Журнал правовых и экономических исследований. 2016. № 1. С. 84-87.

13. Вредные и опасные производственные факторы в дорожно-строительной отрасли / Турченко В.Н., Гамаюнов С.Ю., Цыпцына А.В. // Охрана и экономика труда. 2016. № 1 (22). С. 58-63.

14. Гетманчук А.В., Семкин А.Г. Развитие сельскохозяйственной кооперации и интеграции в овощепродуктовом подкомплексе Краснодарского края // Экономика сельского хозяйства России. 2016. № 8. С. 76-82.

15. Гиашвили Н.М. Проблемы экономической безопасности дорожного хозяйства России // В сборнике: Обеспечение финансовой безопасности России Москва, 2016. С. 103-106.

16. Говердовская Л.Г., Юшанцев А.К. Создание парка мира в рамках капитального ремонта московского шоссе города Самары // В сборнике: Традиции и инновации в строительстве и архитектуре. Строительство Самарский

государственный архитектурно-строительный университет. Самара, 2016. С. 106-110.

17. Голованова Н.В. Дорожные фонды субъектов федерации: чьи это доходы? // Научно-исследовательский финансовый институт. Финансовый журнал. 2016. № 6 (34). С. 81-89.

18. Горбачева А.В. Правовое регулирование выдачи защитных средств работникам дорожного хозяйства // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки. 2016. № 2 (38). С. 53-65.

19. Горбачева А.В. Правовое регулирование труда работников дорожного хозяйства 1961-1985 годов (историко-правовой аспект) // История государства и права. 2016. № 14. С. 57-61.

20. Дегтерева В.А. Проблемы современного автодорожного комплекса РФ // Экономика и предпринимательство. 2016. № 2-1 (67-1). С. 153-157.

21. Демьянов Д.Г. Моделирование и оптимизация затрат при разработке транспортной инфраструктуры // Бизнес и общество. 2016. № 2 (10). С. 12.

22. Дингес Э.В. Методы планирования и оценки эффективности мероприятий по повышению безопасности дорожного движения. Москва, 2016.

23. Долгов А.С., Коротаева Е.А. Теоретические основы функционирования министерства транспорта и дорожного хозяйства Удмуртской республики // Менеджмент: теория и практика. 2016. № 1-2. С. 66-70.

24. Естественный гармонический анализ (постановка математического моделирования для транспортных систем) / Кочетков А.В., Федотов П.В., Талалай В.В., Талалай М.В. // Грузовик. 2016. № 9. С. 37-43.

25. Захарова Н.В. Программно-целевой метод управления дорожным хозяйством региона (на примере Саратовской области) // В сборнике: Современные тенденции развития науки и производства IV Международная научно-практическая конференция: в 2-х томах. 2016. С. 457-459.

26. Захарова Н.В. Совершенствование работы дорожной отрасли Саратовской области: инновационный подход // Факторы успеха. 2016. № 2 (7). С. 10-14.

27. Иванов Н.К., Шаякбаров И.Э. Робот для укладки тротуарной плитки // NovaInfo.Ru. 2016. Т. 1. № 43. С. 87-94.

28. Истомина Т.Е., Соловьева И.П. Повышение эффективности производственно-хозяйственной деятельности предприятия (на примере клепиковское ДРСУ) // В сборнике: новые технологии в учебном процессе и производстве материалы XIV Межвузовской научно-технической конференции, посвященной 60-летию института. Под редакцией Платонова А.А., Бакулиной А.А.. 2016. С. 398-402.

29. Кирсанова О.Г. Концепция развития сети автомобильных дорог общего пользования смоленской области как условие формирования регионального логистического кластера // В сборнике: Актуальные проблемы взаимосвязи регионального развития и экономической безопасности Сборник научных статей по материалам Международной научно-практической конференции. Редакционная коллегия: Мельников В.А., Зятькова А.В., Соколова М.Г., Новикова Н.Е.. 2016. С. 120-126.

30. Кирсанова О.Г. Проблемы развития дорожного хозяйства Смоленской области в формировании регионального логистического кластера // В сборнике: Потенциал социально-экономического развития Российской Федерации в новых экономических условиях Материалы II международной научно-практической конференции в 2-х частях. 2016. С. 279-283.

31. Клочихин И. Региональный опыт // Транспортная стратегия - XXI век. 2016. Т. 32. С. 61-63.

32. Кокодеева Н.Е., Никишин В.Е. Совершенствование технологии холодных дорожных бетонов с дисперсными органическими вяжущими // Техническое регулирование в транспортном строительстве. 2016. № 3 (17). С. 56-60.

33. Конвисарова Е.В., Уксуменко А.А. Проблемы финансирования автодорожного хозяйства в контексте национальной безопасности России // Национальная безопасность / nota bene. 2016. № 2. С. 276-285.

34. Королёва Н. Малозначимых объектов быть не может // Транспортная стратегия - XXI век. 2016. Т. 32. С. 54-55.

35. Косьмин А.Д., Горбунова Е.Г. Философия механизма хозяйствования // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. 2016. № 1 (34). С. 24-29.

36. Кочетков А.В., Янковский Л.В. Вопросы развития менеджмента качества в дорожном хозяйстве // Модернизация и научные исследования в транспортном комплексе. 2016. Т. 1. С. 277-279.

37. Кудинова М.Г., Решетнякова К.Ю. Потенциал развития агропромышленного комплекса Алтайского края в условиях импортозамещения. В книге: Аграрная наука - сельскому хозяйству сборник статей: в 3 книгах. Алтайский государственный аграрный университет. 2016. С. 153-157.

38. Куликова С.Г. Проекты земцев-консерваторов по финансированию дорожной отрасли земского хозяйства (на материалах тверского и московского губернских земских собраний) // Вестник Тверского государственного университета. Серия: История. 2016. № 2. С. 41-56.

39. Лебедева Т.П., Мурзина Е.А. Государственные программы в сфере дорожного строительства республики Марий Эл // Вестник магистратуры. 2016. № 7-2 (58). С. 167-170.

40. Лебедева Т.П., Мурзина Е.А. Проблемы государственного управления дорожным хозяйством в республике Марий Эл // Вестник магистратуры. 2016. № 7-2 (58). С. 163-166.

41. Лукьяница М.В., Потафеева А.А. Текущее состояние дорожного строительства в России // В сборнике: Энергоэффективность, ресурсосбережение и природопользование в городском хозяйстве и строительстве: экономика и управление Материалы III Международной научно-технической конференции. Министерство образования и науки Российской Федерации; Волгоградский государственный архитектурно-строительный университет. 2016. С. 451-460.

42. Лукьянова Е.Ю., Казак А.Н. Актуализация технологии строительства купольных коттеджей в качестве экологичного эргономичного эстетичного

экономически доступного жилья для сотрудников санаторно-курортных предприятий в Крыму // В сборнике: перспективы науки - 2016 материалы V международного заочного конкурса научно-исследовательских работ. 2016. С. 167-173.

43. Майоров В.И., Коркин А.В. Административная ответственность в области дорожного хозяйства // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2016. № 1 (35). С. 45-52.

44. Малый агробизнес в устойчивом развитии региона / Дусаева Е.М., Садыкова Л.Г., Курманова А.Х. // Известия Оренбургского государственного аграрного университета. 2016. № 5 (61). С. 177-181.

45. Маркович А.В., Полосухина А.В. Финансовое обеспечение дорожной отрасли в РФ // Современные тенденции развития науки и технологий. 2016. № 10-9. С. 91-94.

46. Матвеева Е.Е. Импортозамещение как стратегия достижение продовольственной безопасности России // В сборнике: Теория и практика интеграционных процессов в региональном развитии сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции : в 2х т.. 2016. С. 172-176.

47. Махмудов Б.Ж. Интегральные показатели конкурентоспособности экономики дорожного хозяйства с учетом его материально-технического потенциала // ScienceTime. 2016. № 4 (28). С. 504-508.

48. Махмудов Б.Ж. Исследование влияния природно-климатических и региональных условий на решение экономико-организационных работ автомобильного транспорта // ScienceTime. 2016. № 4 (28). С. 509-512.

49. Махмудов Б.Ж., Махмудова Н.Б.К. Моделирование комплексной экономической оценки расходов автомобильного топлива на предприятиях дорожно-транспортного комплекса в условиях неопределенности // Science Time. 2016. № 6 (30). С. 202-206.

50. Методические подходы совершенствования нормативного обеспечения технического регулирования дорожного хозяйства с учетом теории

риска / Столяров В.В., Щеголева Н.В., Валиев Ш.Н., Кочетков А.В. // Грузовик. 2016. № 7. С. 45-48.

51. Методолгия управления риском потребности в дополнительном финансировании при составлении смет на строительство в дорожном хозяйстве ресурсным методом / Опарин С.Г., Леонтьев А.А., Казаку Е.В., Стасишина А.Е. // В сборнике: Управление рисками в экономике: проблемы и решения Труды научно-практической конференции с международным участием. Редактор: С. Г. Опарин. 2016. С. 26-38.

52. Методологические подходы к выбору и использованию нетрадиционных функциональных ингредиентов в технологиях обогащения молочной продукции / Пряничникова Н.С., Макеева И.А., Федотова О.Б. В книге: Инновационные технологии обогащения молочной продукции (теория и практика) Белякова З.Ю., Макеева И.А., Донская Г.А., Семенихина В.Ф., Рожкова И.В., Раскошная Т.А., Бегунова А.В., Ширшова Т.И., Агаркова Е.Ю., Кручинин А.Г., Рязанцева К.А., Соколова О.В., Пряничникова Н.С., Федотова О.Б., Радаева И.А., Галстян А.Г., Туровская С.Н., Илларионова Е.Е., Стрижко М.Н., Червецов В.В. и др. Москва, 2016. С. 173-241.

53. Методы оценки косвенных эффектов от внедрения навигационных спутниковых технологий в дорожном хозяйстве / Дингес Э.В., Гужов С.А., Лоор А.О. // Транспортное дело России. 2016. № 2. С. 145-147.

54. Николаева М.В. К вопросу о совершенствовании механизма финансового обеспечения дорожной инфраструктуры // Финансы и управление. 2016. № 1. С. 81-90.

55. Николашин В.П., Стрельников А.В. Использование методов форсайт-исследований в стратегическом управлении аграрной сферой экономики // Технологии пищевой и перерабатывающей промышленности АПК – продукты здорового питания. 2016. № 2 (10). С. 103-109.

56. О ситуации с безопасностью дорожного движения в Российской Федерации и первоочередных мерах по ее улучшению / Калмыков Н.Н.,

Трофимова О.М., Маковкина С.А., Канина Ю.С. Качество и жизнь. 2016. № 3 (11). С. 15-21.

57. Околышев Д.А. Развитие дорожного хозяйства в проектах государственно-частного партнерства // Муниципальная академия. 2016. № 4. С. 134-138.

58. Оптимизация механизма управления дорожным хозяйством в условиях экономических изменений системы управления инвестиционно-строительным комплексом / Уварова С.С., Беляева С.В., Шальнев О.Г. // ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия. 2016. № 6. С. 55-60.

59. Основные направления совершенствования менеджмента качества в дорожном хозяйстве и мостостроении / Кочетков А.В., Карпеев С.В., Валиев Ш.Н. // Инновационный транспорт. 2016. № 1 (19). С. 16-21.

60. Особенности системы эксплуатации и классификации автомобильного транспорта в дорожных организациях / Хегай Ю.А., Вильданова Л.А., Михалева А.А., Усольцева Е.П., Никитина А.А. // Экономика и предпринимательство. 2016. № 10-3 (75-3). С. 855-858.

61. Пахомова Н.Л. Горочники ищут решения проблем // Автоматика, связь, информатика. 2016. № 8. С. 28-30.

62. Перспективы развития инновационной деятельности в дорожной отрасли Донецкой народной республики / Скрыпник Т.В., Приходько С.В., Скрыпник В.Ю. // Вісті Автомобільно-дорожнього інституту. 2016. № 1 (18). С. 55-66.

63. Перспективы реформирования муниципального сектора экономики (часть 2) / Данилина Е.И., Чеботарев В.Е., Горелов Д.В., Маликова Я.И. // Вестник ВСГУТУ. 2016. № 3. С. 84-91.

64. Петрова Н.А. Установление в коллективно-договорном порядке гарантий, связанных с расторжением трудового договора работникам предприятий дорожного хозяйства // В сборнике: государство и право в условиях гражданского общества Сборник статей Международной научно-практической

конференции. Ответственный редактор: Сукиасян Асатур Альбертович. 2016. С. 59-62.

65. Полномочия органов местного самоуправления в сфере жилищного и коммунального хозяйства, дорожного строительства, бытового и торгового обслуживания. В книге: Муниципальное право России Белясов С.Н. учебное пособие. Москва, 2016. С. 190-193.

66. Попов А.В. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Защита прав страхователя. Москва, 2016.

67. Попов Б.И. Модель оценки надёжности работы управленческого персонала в дорожном хозяйстве // Современные тенденции развития науки и технологий. 2016. № 6-5. С. 126-130.

68. Попов Б.И. Подход к оценке управленческого персонала в дорожном хозяйстве // Современные тенденции развития науки и технологий. 2016. № 2-5. С. 29-35.

69. Проблемы длинных волн в дорожной отрасли / Кочетков А.В., Федотов П.В., Карпеев С.В. // Грузовик. 2016. № 10. С. 45-46.

70. Проблемы и процедуры вступления в действие технического регламента таможенного союза "безопасность автомобильных дорог" / Кокодеева Н.Е., Чванов А.В., Карпеев С.В., Кочетков А.В., Янковский Л.В. // Грузовик. 2016. № 1. С. 30-32.

71. Провоторов И.А., Рогачева Я.А. Определение барьеров для осуществления инновационной деятельности в строительстве // ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия. 2016. № 3. С. 19-24.

72. Провоторов И.А., Шульгин А.В. Методическое обеспечение аудита проектов государственно-частного партнерства в дорожном хозяйстве // ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия. 2016. № 2. С. 39-43.

73. Процессы получения резиновой крошки и ее применение в системе дорожного ограждения / Пермяков М.Б., Пивоварова К.А., Домнин В.Ю. // Вестник науки и образования. 2016. № 9 (21). С. 28-31.

74. Савина А.М., Звонов А.А. Организация управления дорожным хозяйством в условиях финансового кризиса // В сборнике: Формирование рыночного хозяйства: теория и практика сборник научных статей. Оренбург, 2016. С. 139-142.

75. Самбуу А.Д. Освоение степей Тувы и его последствия // В сборнике: Экосистемы центральной Азии: исследование, сохранение, рациональное использование материалы XIII Убсунурского Международного симпозиума. 2016. С. 113-120.

76. Седукин С.О. Уменьшения потерь народного хозяйства путем повышения безопасности дорожного движения // Молодой ученый. 2016. № 13. С. 210-213.

77. Секачева В.В. Дорожная карта реализации госпрограммы развития сельского хозяйства на 2013 - 2020 годы // В сборнике: В мире научных открытий Материалы V Всероссийской студенческой научной конференции (с международным участием). 2016. С. 141-144.

78. Сергиенко Н.С. Оценка рисков в финансовом обеспечении дорожного хозяйства // В сборнике: Глобальные проблемы модернизации национальной экономики Материалы V Международной научно-практической конференции (заочной): в 2 частях . Ответственный редактор А.А. Бурмистрова. 2016. С. 83-89.

79. Сергиенко Н.С., Николаева М.В. Дорожные фонды: новый механизм функционирования // Новая экономика и региональная наука. 2016. № 4. С. 108-112.

80. Смирнова К.К. Мотивация профессиональной деятельности водителей муниципального транспорта, на примере сотрудников департамента транспортного и дорожного хозяйства Приморского края // Молодой ученый. 2016. № 11 (115). С. 1002-1007.

81. Старовойт Р.В. Безопасные и качественные автомобильные дороги - главный проект федерального дорожного агентства // Транспортная стратегия - XXI век. 2016. Т. 34. С. 28-29.

82. Тен С.Ю. В концепции развития дорожного сервиса должны быть учтены интересы малого бизнеса, жизнь которого зависит от дороги // Транспортная стратегия - XXI век. 2016. Т. 32. С. 6.

83. Теплая Н.А., Гаврилов К.Н. Учет сетевых соединений в организации с распределенной сетью «Министерства дорожного хозяйства, транспорта и связи по магаданской области» // Актуальные направления научных исследований: от теории к практике. 2016. № 1 (7). С. 230-231.

84. Упоров И.В. Актуальные проблемы в сфере дорожного хозяйства и пути их решения методом административно-правового регулирования // Транспортное право. 2016. № 4. С. 21-25.

85. Упоров И.В. Дорожное хозяйство как предмет административно-правового регулирования: методологический аспект // Новая наука: Теоретический и практический взгляд. 2016. № 6-1 (87). С. 258-263.

86. Упоров И.В. Система исполнительных органов государственного и муниципального управления в сфере дорожного хозяйства России // Тенденции науки и образования в современном мире. 2016. № 15-4. С. 30-35.

87. Упоров И.В. Управление дорожным хозяйством России: проблема совершенствования методом административного регулирования // В сборнике: Современные тенденции развития науки и производства IV Международная научно-практическая конференция: в 2-х томах. 2016. С. 501-507.

88. Усачев Е.Е. Конкурсные процедуры как инструмент повышения эффективности региональных автодорожных проектов // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2016. № 1-1. С. 64-72.

89. Фролова Е.Г. Многокритериальная комплексная оптимизация инвестиционных проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог, реализуемых на условиях контракта жизненного цикла // ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия. 2016. № 5. С. 42-45.

90. Фролова Е.Г. Оценка влияния рисков, связанных с отводом земель, на эффективность реализации ГЧП-проектов в дорожном хозяйстве // ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия. 2016. № 8. С. 51-54.

91. Черкашина М.В. Контракт жизненного цикла для российской экономики в условиях кризиса // В сборнике: Аюшиевские чтения. Финансово-кредитная система: опыт, проблемы, инновации материалы международной научно-практической конференции, 75-й ежегодной научной конференции профессорско-преподавательского состава и докторантов, 27-й научной конференции аспирантов и 77-й научной конференции студентов и магистрантов (секция финансово-экономического факультета) : в 2 т.. 2016. С. 293-297.

92. Шаймухаметова К.Ф., Таланцев В.И. Совершенствование нормативного и технологического регулирования дорожного хозяйства // В сборнике: Современные тенденции, перспективы развития экономики и управления в странах АТР Материалы III евразийской научно-практической конференции с международным участием. Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, Приморский филиал. 2016. С. 189-194.

93. Шарманджиева А.А., Басангова Н.А. Транспортная безопасность как условие обеспечения экономической безопасности (на примере республики Калмыкия) // В сборнике: Экономическая безопасность и финансово-кредитные отношения в современных условиях: подходы, проблемы и направления совершенствования первая Международная научно-практическая сессия : сборник трудов конференции. Калмыцкий государственный университет им. Б.Б. Городовикова. 2016. С. 183-188.

94. Шестопалов Ш.Д.Е. Проблемы оказания услуг по содержанию автомобильных дорог: организационно-правовой аспект // Научный поиск. 2016. № 2.1. С. 51-52.

95. Шигапова А.Ф. Строительство дорог как объект экономического анализа и прогнозирования // В сборнике: Научное сообщество студентов Сборник материалов IX Международной студенческой научно-практической

конференции: в 2 томах. ФГБОУ ВПО «Чувашский государственный университет им. И.Н. Ульянова»; Харьковский национальный педагогический университет имени Сковороды; Актюбинский региональный государственный университет им. К. Жубанова; ООО «Центр научного сотрудничества «Интерактив плюс». 2016. С. 280-281.

96. Шкель А.С. Сравнительные расчетные исследования эксплуатационных показателей грузовых автомобилей, применяемых в сельском хозяйстве // Труды НАМИ. 2016. № 265. С. 76-85.

97. Шувалов О.А. Анализ эксплуатационных и технических требований к автомобильным дорогам общего пользования // Современные тенденции развития науки и технологий. 2016. № 2-3. С. 150-152.

98. Zakharova N.V. Budgetplanninginenhancingtheefficiencyoftheroadsectorofthesaratovregion // В сборнике: Наследие нобелевских лауреатов по экономике сборник статей III Всероссийской научно-практической конференции молодых ученых. Ответственный редактор: Е. А. Безгласная. 2016. С. 109-110.