

3. Пирогов В.Ю. Информационные системы и базы и данных: организация и проектирование: учеб пособие. – СПб.: БХВ-Петербург, 2009. – 528 с.
4. Информационные системы и технологии в экономике и управлении: учебник / под ред. проф. В.В.Трофимова. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2013. – 542 с.
5. Балдин К.В., Уткин В.Б. Информационные системы в экономике. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2007. – 395 с.
6. Информационные технологии в экономике и управлении: учебник / под ред. проф. В. В. Трофимова. – М.: Издательство Юрайт, 2011. – 478 с.

Астапенко Владислав Александрович

студент 4 курса факультета экономики

ФГБОУ ВПО «Орловский государственный институт экономики и торговли»

e-mail: robin32rus@mail.ru

Лисичкина Наталия Владимировна

к.э.н., доцент кафедры экономики предприятий

ФГБОУ ВПО «Орловский государственный институт экономики и торговли»

e-mail: rio-ogiet@mail.ru

УДК 656.01

Ю.П. Соболева, Р.М. Карась

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА В РЕГИОНЕ (НА ПРИМЕРЕ ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ)

**Статья подготовлена в рамках выполнения государственного задания
Министерства образования и науки Российской Федерации № 2014/512**

В статье ставится задача рассмотреть развитие транспортной инфраструктуры в регионе на примере Орловской области. Пассажирский транспорт общего пользования является важнейшей частью транспортной инфраструктуры и обеспечивает значительную часть транспортных передвижений на средние и короткие расстояния по трудовым и социально-бытовым целям. Его устойчивое и эффективное функционирование в значительной степени влияет на социальную и экономическую обстановку в регионе.

Ключевые слова: транспорт, транспортная инфраструктура, транспортное обслуживание, Орловская область.

Транспортные системы играют существенную роль в обеспечении жизни регионов, в решении обширного диапазона задач, связанных с трудностями их формирования и функционирования. Эффективный рост и становление мегаполисов невозможны в отсутствии должного развития инфраструктуры транспорта, которая призвана удовлетворить потребность жителей в перемещениях к месту работы и обратно, транспортировке грузов и различных других поездках.

Главной целью функционирования транспорта является перемещение жителей с наименьшими расходами времени и денег на поездку, большим комфортом и наименьшей себестоимостью работы транспортных компаний.

Город Орел представляет собой большой транспортный узел на границе Центрально-Черноземного и Центрального экономических районов. В этом месте сходятся семь значимых автотрасс федерального значения, пять железнодорожных линий: на Москву, Брянск, Курск, Елец, Михайловский рудник. Становление города как значимого транспортного узла обуславливается выгодным географическим расположением мегаполиса на границах экономических районов [6].

Главные маршруты транспортной активности Орловской области делят на следующие категории:

- 1) город – пригород (перемещение жителей в рабочие дни из близлежащих населенных пунктов к местам работы и обратно, в выходные дни – проезд населения на приусадебные участки, находящиеся за городом);
- 2) внутригородские поездки (в эту категорию входят перемещения жителей между районами или же из районов в центр города);
- 3) местные внутригородские поездки (внутрирайонные поездки или поездки, совершаемые жителями между соседними районами).

В Орловской области за январь-август 2013 года железнодорожным и автомобильным транспортом перевезено 5399,9 тыс. тонн грузов (87,1 % к аналогичному периоду 2012 года). Грузооборот составил 6070,0 млн.т.км и уменьшился по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года на 0,4% [1].

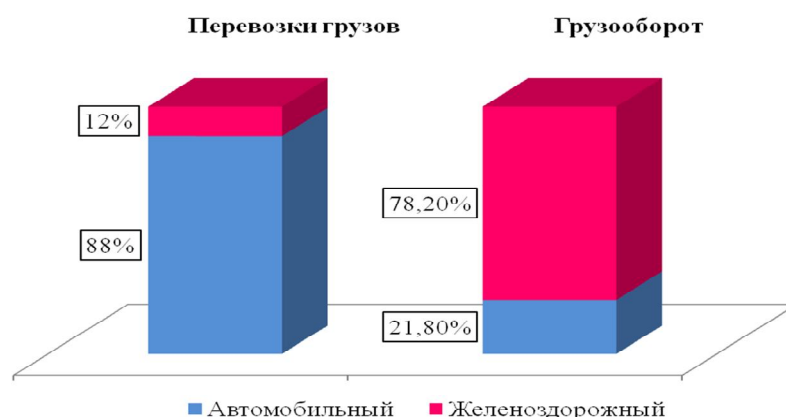


Рисунок 1 – Структура перевозок грузов и грузооборота по видам транспорта за первое полугодие 2013 года

Доля грузов, перевезенных автомобильным транспортом на коммерческой основе, составила 72,4% общего объема автотранспортных грузов [1].

Автобусами и маршрутными таксомоторами на коммерческой основе перевезено 39,7 млн. пассажиров с пассажирооборотом свыше 356 млн. пасс. км. Индивидуальными предпринимателями и малыми предприятиями, имеющими лицензии на этот вид деятельности, перевезено 34,5 млн. человек, что на 3,8% больше, чем за аналогичный период 2012 года [1].

В городе Орле транспортное обслуживание обеспечивается двумя предприятиями: МУП «Трамвайно-троллейбусное предприятие» и МУ ПАТП №1. На маршрутах города кроме того работают частные перевозчики.

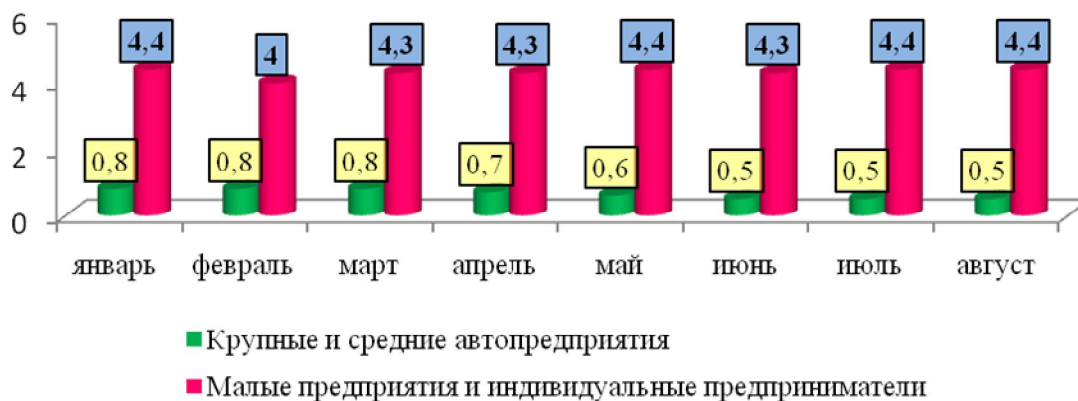


Рисунок 2 – Перевозки пассажиров автомобильным транспортом общего пользования (млн. человек)

На сегодняшний день в эксплуатации МУП «Трамвайно-троллейбусное предприятие» находятся 77 трамваев марки «Татра» со средним сроком службы 25,5 года. Из них один трамвай со сроком эксплуатации менее 10 лет, 4 трамвая – от 10 до 20 лет и 72 трамвая – более 20 лет [7].

В 2009 и 2013 годах были приобретены 2 новых современных трамвая моделей «71-403» и «71-405», уровень комфорта в которых значительно выше.

Кроме этого МУП «Трамвайно-троллейбусное предприятие» располагает 100 троллейбусами со средним сроком службы 19,8 лет. Из них со сроком службы менее 10 лет – 15 троллейбусов, от 10 до 20 лет – 25 троллейбусов и более 20 лет – 60 троллейбусов [7].

Из подвижного состава на линию выходят лишь 49 трамваев и 55 троллейбусов.

В пользовании МУ ПАТП № 1 находится 99 автобусов, из которых каждый день на линию выходит максимум 50, оставшаяся часть всегда находится на ремонте.

Городской системе муниципального транспорта необходимо обновление парка транспортных средств, что позволит повысить уровень обслуживания пассажиров и существенно улучшить экономические характеристики работы транспортной системы. Новейшие автобусы обладают большей вместительностью, а, следовательно, вырастет наполняемость автобусов, что наиболее актуально в часы самой большой транспортной активности населения города. Помимо этого следует сосредоточить внимание на переход автобусного парка на модели, которые производят согласно более жестким экологическим требованиям, позволяющим уменьшить объем выбросов вредоносных веществ.

Для того чтобы удовлетворить потребности пассажиров в перевозках, повысить культуру и качество обслуживания и ответственность перевозчиков, в 2012 году администрация города Орла провела конкурс между перевозчиками за возможность осуществления транспортного обслуживания населения города. Согласно условиям конкурса и обязательствам перевозчиков произошла фактически полная замена «ГАЗелей» (вместительностью 13 мест для сидения) на более современные автобусы иностранных марок «Ford Transit» (18 мест) и

«Hyundai» (23 места).

С 2013 года в Орле заработал диспетчерский пункт, расположенный в администрации города, по контролю за пассажирскими перевозками. Несколько месяцев депутаты горсовета согласовывали вопросы о выделении дополнительных штатных единиц для его организации. Задача новой службы заключается в контроле за работой автобусов, функционирующих в Орле [3].

Все автобусы должны быть оборудованы системой ГЛОНАСС. Это обязательное требование договора, который заключили с победителями конкурса перевозчиков. Благодаря этому городские власти получают возможность реально осуществлять контроль за движением и графиком машин на пассажирских маршрутах.

Руководитель Федерального космического агентства А. Перминов отметил, что система ГЛОНАСС дает возможность субъектам РФ грамотно управлять транспортными потоками, повысить экономическую эффективность работы предприятий, решить ряд социальных вопросов. Для коммерческих структур – это эффективный инструмент повышения конкурентоспособности [5].

Городскому бюджету пришлось бы выделить несколько миллионов рублей, чтобы создать самостоятельную и полностью автономную диспетчерскую службу, поэтому городское управление прибегло к аутсорсингу, то есть передало определённые производственные функции по программному обеспечению фирме «ЕНДС-Орёл».

Благодаря этому фактические расходы бюджета на эту программу составили 100 тысяч рублей – за лицензионное программное обеспечение. Для перевозчиков стоимость оснащения автобусов составляет 15 тысяч рублей: 10,5 тысяч – за приёмник и 4,5 тысяч – за речевой информатор. Плюс к этому – ежемесячная абонентская плата за подключение к системе ГЛОНАСС составляет 450 рублей [3].

Количество обслуживаемых маршрутов сократилось. В настоящий момент в городе действует 66 постоянных маршрутов: 7 троллейбусных и 3 трамвайных (социально значимых), 56 автобусных (из них 14 социально значимых), в летний период – дополнительно 10 сезонных дачных маршрутов [9].

Для автобусов, которые работают на социально важных маршрутах, разработана специализированная круглая наклейка с буквой «С» по центру и надписью «Социально значимый». Они перевозят все категории льготников – федеральных и региональных по единым социальным проездным билетам: пенсионеров, школьников и учащихся вузов по проездным билетам, а также всех граждан, которые приобрели проездной билет за полную стоимость [2].

Направления и протяженность маршрутов постоянно корректируются. Случается так, что автобусы большой вместимости и автобусы малой вместимости обслуживают пассажиров на одном и том же маршруте, но у второго данный маршрут незначительно длиннее, охватывает территории, социальная значимость которых увеличивается. Поэтому на ряде маршрутов произошло вытеснение автобусов с большей вместимостью автобусами с малой вместимостью. Стоит отметить, что этот вид транспорта владеет рядом преимуществ,

однако он не в состоянии полностью удовлетворить необходимость в перевозках в часы «пик».

Рост маршруток и количества личного автотранспорта приводит к тому, что пропускная способность транспортной сети снижается. Проблема роста автомобилизации на территориально ограниченной дорожной сети считается трудноразрешимой задачей. Существует нехватка мест для паркующихся и движущихся автомобилей, растут затраты, которые связаны с адаптацией жителей к автомобильному движению, растет количество дорожно-транспортных происшествий.

Центральная часть города Орла была сформирована задолго до автомобилизации. В этой части города располагаются театры, музеи, исторические и административные здания. Так получается, что центр любого города может предоставить транспортному комплексу не более 10-15% своей территории. И на этой территории должны быть расположены пешеходные пути, транспортные стоянки и другие системы транспортного сервиса. Движение транспорта в центр города в утренние часы «пик» является одним из наиболее напряженных в настоящее время.

Пробки на дорогах и перекрестках города приводят к увеличению времени поездки, а это оказывает влияние как на экономические показатели работы транспорта, так и на экологический и психологический аспекты данной проблемы.

Во-первых, так как городской транспорт оказывается участником пробок, снижаются надежность перевозок, регулярность рейсов, время поездки становится малопредсказуемым. Из-за этого растет расход топлива и, соответственно, себестоимость перевозок.

Во-вторых, длительное нахождение в дорожной пробке способствует появлению у пассажиров и водителей «транспортной усталости», что может стать причиной снижения внимания и уменьшения уровня безопасности движения.

В-третьих, пробки способствуют долгому нахождению большого числа автотранспорта на улицах города, а, следовательно, загрязнению окружающей среды. В городе Орле лишь малая часть всех перевозок осуществляется экологически чистым транспортом: трамваями и троллейбусами, большая же часть перевозок осуществляется автотранспортом.

Вдобавок одной из причин, которая снижает результативность работы муниципального транспорта, является не совсем продуманный способ оплаты проезда при входе через переднюю дверь. Это приводит к задержкам в движении городского транспорта, особенно в часы наибольшей активности пассажиров.

По решению депутатов Орловского городского Совета с 1 декабря 2012 года стоимость одной поездки в коммерческом транспорте составляет 12 рублей (в дневное время) и 15 рублей (после 20 часов) [8].

В муниципальных трамваях, троллейбусах, больших автобусах и «ПАЗиках» ПАТП №1 проезд стоил 11 рублей (в дневное время) и 14 рублей (в ночное).

Депутаты постановили, что с 1 декабря 2013 года стоимость проезда в муниципальном транспорте приравнивается к стоимости проезда в коммерческом транспорте.

Стоимость льготных месячных проездных билетов для пенсионеров составляет 100 рублей за проездной на один вид транспорта, для учащихся – 200 рублей на один и 320 рублей – на два вида транспорта. На коммерческих маршрутах проездные билеты не действительны [4].

По-прежнему одной из проблем остаётся нехватка водителей. При такой психологически и физически напряжённой работе зарплаты в нашем городе составляют у муниципальных водителей – от 12 тысяч рублей, у частных – до 20-25 тысяч рублей. Поэтому многие уезжают в Москву, где заработки значительно выше, или уходят в другие сферы деятельности [3].

Нелегалы и пригородные маршрутки, колесящие по Орлу без всяких ограничений и правил, тоже никуда не делись.

Руководитель городского транспортного комитета считает, что совершенствованию системы пассажирских перевозок препятствуют пробелы в законодательной базе: нет чёткого законодательного механизма, регулирующего взаимоотношения между участниками движения. Пропускная способность автомобильных дорог, рентабельность маршрутов, загруженность в различные часы и на разных маршрутах, определение пассажиропотока требуют изучения и отражения в нормативных документах муниципального и регионального уровней.

Отмеченные трудности функционирования муниципального транспорта Орла требуют комплексного подхода к их решению. Система городского транспорта играет немаловажную социальную роль, удовлетворяет необходимость жителей в перемещениях при наименьших затратах времени и при определённом уровне комфорта.

Необходимо понимать, что улучшение функционирования транспорта в городе Орле – необходимое условие для будущего развития города в целом. Рост жителей города (численность населения города Орла по данным Росстата составляет 318 136 чел. [6]) непременно приводит к увеличению и числа пассажиров, которые пользуются услугами городского транспорта, и количества владельцев личного автотранспорта. И без принятия правильных и своевременных мер сегодняшняя обстановка на дорогах города будет только ухудшаться.

Анализируя перспективы различных направлений будущего развития муниципального транспорта, следует помнить, что в первую очередь нужно найти баланс между интересами пассажиров, которые нуждаются в определённом уровне транспортного обслуживания, и транспортными предприятиями, которые заинтересованы в сокращении собственных издержек на перевозки.

Для решения существующих проблем утверждена государственная программа «Развитие транспортной системы в Орловской области (2013–2018 годы)».

Главной целью этой программы является развитие эффективной и современной транспортной инфраструктуры, создание условий для развития пассажирского транспорта в Орловском регионе, повышение комплексной безопас-

ности и устойчивости транспортной системы, сокращение количества пострадавших в ДТП и др.

Список литературы:

1. Орловская область 2010-2013 гг. Краткосрочные экономические индикаторы: Стат. сб. – Орел: Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Орловской области, 2013. – 55 с.
2. Иванов В. На дорогах Орла навели порядок // Орловский меридиан. – 2012. – №36 (700). – С. 2.
3. Семенов А. Нам сверху видно всё // Орловская городская газета. – 2013. – №15 (149). – С. 5.
4. Семенов А. Стоимость проезда в городском общественном транспорте в ближайшее время расти не будет // Орловская городская газета. – 2013. – №22 (154). – С. 2.
5. Результаты космической деятельности: опыт внедрений в субъектах Российской Федерации, перспективы развития с учетом реализации федеральных проектов и социальных программ: материалы III всеросс. науч.-практ. конф. (27-28 ноября 2012 г.). – Орел: Изд-во Оргкомитет, 2012. – С. 14.
6. Орёл (город) [Электронный ресурс]: материал из Википедии – свободной энциклопедии. – Режим доступа: [http://ru.wikipedia.org/wiki/%CE%F0%B8%EB_\(%E3%EE%F0%EE%E4\)](http://ru.wikipedia.org/wiki/%CE%F0%B8%EB_(%E3%EE%F0%EE%E4)).
7. Постановление Администрации г. Орла от 13 ноября 2012 г. №3808 «Об утверждении ведомственной целевой программы «Обновление муниципального городского пассажирского транспорта города Орла на 2012-2014» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://garant-orel.complexdoc.ru/431754.html>.
8. С 1-го декабря в Орле новые тарифы на проезд [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://studio57.ru/2012/11/s-1-go-dekabrya-v-orle-novye-tarify-na-proezd/>.
9. Транспорт [Электронный ресурс]: Официальный сайт администрации г. Орла. – Режим доступа: http://www.orel-adm.ru/index.php?option=com_k2&view=itemlist&layout=category&task=category&id=29.

Соболева Юлия Павловна

к.э.н., доцент кафедры маркетинга и торгового дела

ФГБОУ ВПО «Орловский государственный институт экономики и торговли»

e-mail: soboleva-yp@mail.ru

Карась Римма Михайловна

студентка 5 курса факультета бизнеса и рекламы

ФГБОУ ВПО «Орловский государственный институт экономики и торговли»

e-mail: soboleva-yp@mail.ru