РАЗДЕЛ X. ЭКОНОМИКА

Айхаев А.А., Бахтаирова Е.А.

Анализ современного состояния сферы регулирования пассажирского транспорта (на примере г. Иркутска)

ФГБОУ ВО «Байкальский государственный университет»
(Россия, Иркутск)

doi: 10.18411/lj-06-2019-76

idsp: ljjournal-06-2019-76

Аннотация

Выполнен анализ современного состояния сферы регулирования пассажирского транспорта на примере г. Иркутска. Проведено исследование внедренных методик в структуру пассажирского транспорта г. Иркутска. Выявлены актуальные проблемы пассажирского транспорта в г. Иркутске.

Ключевые слова: городской пассажирский транспорт, городской маршрут, современное состояние, организация и управление перевозками пассажиров.

Abstract

The analysis of the current state of the sphere of regulation of passenger transport on the example of the city of Irkutsk. A study of the implemented methods in the structure of the passenger transport of the city of Irkutsk. Identified current problems of passenger transport in the city of Irkutsk.

Keywords: city passenger transport, city route, current state, organization and management of passenger transportation.

Ежегодно на маршруты городского пассажирского транспорта г. Иркутска выходит большое количество транспортных средств, движение которых не всегда оптимально. Органами управления проводится работа по анализу пассажирского транспорта, неоднократно составляются планы, графики, направленные на более эффективное регулирование транспортной системы, однако ожидаемые результаты от проделанной работы пока не достигнуты.

На сегодняшний день, в г. Иркутске процесс формирования и изменения маршрутов пассажирского транспорта идет стихийным путем, без учета экономического обоснования. Возникновение и изменение маршрутов обуславливается желанием самих перевозчиков установить движение собственного маршрута через определенные загруженные «точки» с целью увеличения притока пассажиров, что в свою «распыляет» доходы от работы автоперевозчиков.

В настоящее время ситуация в системе иркутского муниципального пассажирского транспорта сложилась таким образом, что один и тот же маршрут обслуживается несколькими перевозчиками. Перевозчики зачастую самовольно выбирали направление, на котором будут работать, таким образом, их маршруты возникали стихийно и действовали до тех пор, пока им это было выгодно. В случае отсутствия или потери определенного уровня пассажирского спроса на заданном маршруте перевозчики изменяли движение пассажирских транспортных средств по своему усмотрению на более выгодные траектории.

В литературе отмечают Лычко С.К. и Мосиенко Н.Л. в статье «Общественный транспорт в практиках мобильности: повседневные маршруты горожан», что стихийный (спонтанный) тип выстраивания маршрутов характеризуется слабой информированностью, отсутствием специальных инструментов планирования,

спонтанностью в занятиях, отсутствием планирования затрат, отношением к ситуациям мобильности с использованием общественного транспорта как стрессовым, непредсказуемым. Рациональный тип планирования, напротив, предусматривает собой высокую степень информированности о работе пассажирского транспорта, использование современных методов планирования маршрута (интернет, электронные карты), детальный подход планирования, оптимизация маршрута и увеличение полезности времени за счет занятий. [4, 257 с.]

Поскольку процессы формирования транспортной сети г. Иркутска носили стихийный характер, рост мобильности происходил за счет существующей инфраструктуры. В настоящее время транспортные взаимодействия создают дополнительную нагрузку на дорожно-транспортную сеть, что требует решения проблем, связанных с оптимизацией маршрутной сети г. Иркутска и пригородной зоны, повышением привлекательности общественного транспорта, перераспределением пассажиропотока автомобильного транспорта.

Несмотря на существующие проблемы, техническая база и маршрутная сеть городского пассажирского транспорта общего пользования обеспечивают транспортное обслуживание жителей города Иркутска и могут являться основой для дальнейшего развития рынка городских пассажирских перевозок, направленного на повышение качества и безопасности транспортных услуг.

В связи с этим важнейшей целью становится формирование единого инфраструктурного пространства, организованном на рациональном взаимодействии разных видов пассажирских транспорта. При этом основным критерием, определяющим выбор населения вида транспортных услуг и формы передвижения, исходя из их, качественных, стоимостных и социальных параметров.

Отсутствие достоверных данных о количестве перевозимых пассажиров и пассажирообороте исключает возможность принятия эффективных управленческих решений, направленных на улучшение работы транспорта, в том числе оптимизацию его маршрутной сети. Поэтому отправной точкой для планирования становится обследование пассажиропотоков на всех видах городского транспорта.

Комитет по жилищно-коммунальному хозяйству администрации города Иркутска в 2011 году провел такое обследование с привлечением ЗАО «Научно-исследовательский и проектный институт территориального развития и транспортной инфраструктуры» (г. Санкт-Петербург). Была подготовлена и реализована научно-исследовательская работа «Анализ пассажиропотока и разработка оптимальной схемы движения пассажирского транспорта г. Иркутска». Организацией были разработаны мероприятия по оптимизации маршрутной сети городского пассажирского транспорта. Исследование включало в себя изучение муниципальной транспортной системы, особенности транспортной системы города, а также разработку мероприятий по оптимизации маршрутной сети городского пассажирского транспорта.

Основной целью данных мероприятий является повышение качества предоставляемых населению города транспортных услуг, в том числе:

- сокращение затрат времени на осуществление передвижения;
- снижение уровня загруженности улично-дорожной сети подвижным составом;
- повышение безопасности участников движения, в том числе экологической;
- удобство перехода пассажирского транспорта к работе на новой маршрутной сети.

Удобство перехода пассажирского транспорта к работе на новую маршрутную сеть будет обеспечиваться за счет сохранения беспересадочных сообщений при реализации основных транспортных связей и установленных ранее маршрутов, например, исторически сложившихся.

В качестве основного метода обследования принят визуальный (глазомерный) метод, позволяющий одновременно определять ряд параметров пассажиропотока на «срезе» группы маршрутов, проходящих по одному участку улично-дорожной сети. К указанным параметрам относятся:

- наполняемость подвижного состава;
- размер пассажиропотока на наиболее пассажиронапряженном участке каждого маршрута по часам суток в определенные дни недели;
- интервал движения транспортных средств на маршруте;
- структуру и тип подвижного состава.

Данный труд представляет собой широкое обследование всех аспектов муниципальных пассажирских перевозок. В работе содержатся такие данные как:

- 1) Средняя наполняемость пассажирского транспорта по маршрутам;

В результате обработки материалов обследования были получены данные о средней наполняемости подвижного состава по маршрутам и видам транспорта (табл. 1).

Таблица 1

Средняя наполняемость по автобусным маршрутам в г. Иркутске

Номер маршрута	Утренний пик		Дневной межпиковый период		Вечерний пик	
	Средний балл наполнения	Среднее наполнение, чел.	Средний балл наполнения	Среднее наполнение, чел.	Средний балл наполнения	Среднее наполнение, чел.
2	3,4	21	2,3	20	2,3	23
3	4,7	32	5,0	44	5,0	29
7к	3,0	35	5,0	58	4,8	55
10	2,8	35	2,4	30	3,1	37
10к	3,0	15	2,0	13	2,0	13
10г	4,8	16	2,1	16	3,0	16
16	1,8	15	1,9	16	1,9	18
16к	1,7	14	1,9	15	1,9	19
16с	1,6	10	1,7	11	1,8	12
20	2,0	13	2,2	13	5,0	58
34	3,0	40	4,0	70	3,0	35
42	4,0	57	4,0	46	4,0	54
43	4,0	47	2,0	24	2,0	29
50	2,0	17	2,0	13	2,0	13
77*	5,0	58	2,7	31	2,9	33
80*	4,8	51	5,0	58	4,8	56
87	1,8	12	2,0	24	2,0	13
90	5,0	85	5,0	83	4,0	46
99	2,5	14	3,0	35	2,0	13

- 2) Транспортная сеть наземного пассажирского транспорта;

Автобусная транспортная сеть, на тот момент, формируемая 82 маршрутами, обслуживается муниципальным унитарным предприятием «Иркутскавтотранс» и многочисленными коммерческими организациями, а также индивидуальными предпринимателями.

Муниципальным перевозчиком обслуживалось 33 автобусных маршрута. Протяженность маршрутной сети автобуса составляло 168,6 километра. Необходимо отметить, что отдельные районы города в 2011 году обслуживались исключительно автобусами МУП «Иркутскавтотранс» (табл. 2).

Таблица 2

*Участки транспортной сети г. Иркутска, обслуживаемые исключительно
муниципальными пассажирскими предприятиями*

Улица	Тип транспорта	Номер маршрута
ул. Авиастроителей	автобус	24,26
ул. Блюхера, ул. Батарейная станция	автобус	39
ул. Центральная, ул. Батарейная станция	автобус	33,62
ул. Олонская	автобус	29
ул. Чайковского	автобус	11
ул. Юбилейный микрорайон	автобус	40
ул. Якоби	автобус	34
ул. 3-го Июля, ул. Сибирская, ул. Пискунова	автобус	11
ул. Ширямова	троллейбус	6
ул. Некрасова	троллейбус	3
ул. Грибоедова	трамвай	1
ул. Пушкина	трамвай	1
ул. Степана Разина	трамвай	1,2,4а
ул. Партизанская, ул. Волжская	трамвай	1,3,5
ул. Пискунова	трамвай	2
ул. Напольная	трамвай	4,4а

Автобусная сеть, обслуживаемая коммерческими перевозчиками, и сейчас обеспечивает беспересадочное сообщение между всеми районами города, однако установленные частные маршруты по большей части дублируют транспортную сеть муниципального транспорта. По отдельным участкам дорог, в основном на окраинах города, проходят маршруты, обслуживаемые только коммерческими перевозчиками (табл. 3). Протяженность коммерческой автобусной сети составляло 177,4 километра.

Таблица 3

*Участки транспортной сети г. Иркутска, обслуживаемые исключительно
коммерческими пассажирскими предприятиями*

Населенный пункт, микрорайон, улица	Тип транспорта	Номер маршрута
ул. Мамина-Сибиряка	автобус	24,26
ул. Университетский микрорайон	автобус	70
ул. Улан-Баторская	автобус	7к, 24, 61, 64, 70, 84
ул. Профсоюзная	автобус	49,64,72,77,80,85,94,95
ул. Подгорная	автобус	11
ул. Рабочая	автобус	2с,97
ул. Сурнова	автобус	2с
микрорайон Солнечный	автобус	16,16к,97
ул. Дыбовского	автобус	16,16к
ул. Баррикад	автобус	4к,64
ул. Урожайная	автобус	4к
ул. Ушаковская, ул. Карпинская, пос. Славный	автобус	4с

Совместно муниципальными и частными перевозчиками, на момент проведения анализа, обслуживалось 17 маршрутов.

3) Маршрутная сеть пассажирского транспорта;

Маршрутная сеть городского пассажирского транспорта города Иркутска в анализе представлена 114 маршрутами, из которых 99 – автобусные, 9 – троллейбусные и 6 – трамвайные маршруты (рис. 1). В городе также действовало 14 автобусных маршрутов, которые в настоящее время не обслуживаются. Данные маршруты не рассматриваются при анализе маршрутной сети и в определении уровня дублирования, но учитывались при составлении мероприятий по повышению эффективности маршрутной сети г. Иркутска.

Рис. 1 Структура маршрутной сети пассажирского транспорта общего пользования в г. Иркутске

В г. Иркутске на маршрутной сети работают транспортные предприятия различных форм собственности. Электрический транспорт в городе обслуживается единственным муниципальным унитарным предприятием «Иркутскгорэлектротранс». Маршруты автомобильного транспорта обслуживаются МУП «Иркутскавтотранс», а также различными частными организациями и индивидуальными предпринимателями, на долю которых, на сегодняшний день, приходится более двух третей городской маршрутной сети.

Маршруты городского пассажирского транспорта делятся на две группы – муниципальные и коммерческие. Обслуживание льготных категорий граждан осуществляется только на муниципальных маршрутах по специальным тарифам. Требуется увеличение количества маршрутов, на которых населению предоставляется право льготного проезда.

Данные о количестве маршрутов пассажирского транспорта общего пользования в г. Иркутске в период 2007–2010 гг. представлены в таблице 4.

Таблица 4

Маршрутная сеть пассажирского транспорта в г. Иркутске

Показатель	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Количество маршрутов, ед.	134	127	127	124
в том числе:				
трамвай	5	5	5	5
троллейбус	10	10	10	10
автобус	93	86	86	83
сезонные маршруты	26	26	26	26

- 4) Количество и тип подвижного состава на маршрутах городского пассажирского транспорта рассмотрены в таб. 5;

Таблица 5

Подвижной состав электрического и автомобильного транспорта в г. Иркутске в 2007–2010 гг.

Показатель	Признак	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Всего подвижного состава, ед.	списочное	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
	среднесуточный выпуск	1706	1689	1599	1608
в том числе:					
трамвай	списочное	59	58	55	58
	среднесуточный выпуск	37	37	37	37
троллейбус	списочное	75	72	56	72
	среднесуточный выпуск	54	47	50	56

автобусы и автомобили различной вместимости	списочное	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
	среднесуточный выпуск	1615	1605	1512	1515
в том числе:					
муниципальные предприятия	списочное	196	191	201	213
	среднесуточный выпуск	115	105	112	115
предприятия и организации иных форм собственности	списочное	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
	среднесуточный выпуск	1500	1500	1400	1400

Для анализа данных обследований и характеристики количества и типа подвижного состава, используемого на маршрутах городского пассажирского транспорта, была составлена классификация транспортных средств согласно ГОСТ Р 52051-2003, ГОСТ Р 41.36–2004, ГОСТ Р 41.52-2005 и ГОСТ Р 41.107-99.

Деление подвижного состава пассажирского транспорта г. Иркутска в процентном выражении представлено в таб. 6.

Таблица 6

Деление на подвижные составы. В процентах

Подвижной состав, %				
Особо малый	Малый	Средний	Большой	Особо большой
44	6	22	28	0

Анализируя данные таблицы можно заметить, что практически половина пассажирского транспорта имеет особо малый класс подвижного состава. К особо малому классу относят пассажирский транспорт, имеющий не более 8-10 пассажирских мест, не считая места водителя.

Широкое использование подвижного состава особо малого класса, например, микроавтобусов «Газель», приводит к значительной загруженности улично-дорожной сети, остановочных пунктов, разворотных площадок, что ухудшает эффективность транспортного обслуживания населения. Согласно таб. 2, на конец 2010 года, среднесуточный выпуск на маршрут автомобильного транспорта составлял 1515 автомашин. Соответственно, на начало 2011 года, ежедневно 606 транспортных средств особо малого класса подвижного состава осуществляла деятельность по маршрутной сети г. Иркутска

Для удовлетворения имеющегося спроса на перевозки число привлекаемых микроавтобусов проведенным анализом было предложено превысить в пять раз количество автобусов большого типа и в три раза количество автобусов малого типа.

5) Показатели безопасности;

Данные показатели определяют степень соответствия перевозок требованиям, предъявляемым к обеспечению безопасности движения на маршрутах городского пассажирского транспорта.

Уровень аварийности на пассажирском транспорте характеризуется количеством дорожно-транспортных происшествий и числом пострадавших в них.

Сведения о дорожно-транспортных происшествиях в г. Иркутске в 2009–2010 гг. представлены в таблице 7.

Таблица 7

Дорожно-транспортные происшествия в городе Иркутске в 2009–2010 гг.

Наименование показателей	2009 г.	2010 г.	2010/2009, %
Всего происшествий	1899	1833	97
в том числе по вине водителей	1035	1026	99
Происшествий с пострадавшими	111	101	91
в том числе по вине водителей автобусов	57	52	91

Погибло в происшествиях человек	5	5	100
в том числе по вине водителей	3	2	67
Ранено в происшествиях человек	196	159	81
в том числе по вине водителей	88	69	78

Несмотря на снижение количества происшествий и пострадавших в них, показатели аварийности на улично-дорожной сети города остались на том же уровне. Для повышения уровня безопасности необходимо принятие соответствующих мер, в том числе периодическая проверка квалификации водителей путем аттестации на знание правил дорожного движения.

Итогом комплексной оценки современного состояния пассажирской транспортной системы г. Иркутска, определения уровня транспортного обслуживания населения города, а также разработки предложений по формированию и изменению внутригородской маршрутной сети было выполнено визуальное («срезовое») обследование наполняемости подвижного состава на ряде точек улично-дорожной сети, произведен анализ существующей маршрутной сети пассажирского транспорта, дана характеристика спроса на транспортные передвижения жителей города.

Результатами обработки муниципального пассажирского транспорта являются:

- сформированный перечень маршрутов городского пассажирского транспорта, зафиксированных в выбранном сечении;
- временной промежуток, в течение которого проводилось обследование с разбиением на получасовые периоды;
- объем пассажиропотока (числитель дроби в перекрестье соответствующих номеров маршрутов и временных промежутков);
- количество подвижного состава (знаменатель дроби в перекрестье соответствующих номеров маршрутов и временных промежутков).

Внедрение полученных результатов исследования пассажирского транспорта г. Иркутска предполагало:

- сокращение количества действующих маршрутов, а именно сокращение на двадцать единиц;
- сложившаяся пространственная конфигурация маршрутной сети была бы сохранена;
- выявлен уровень дублирования маршрутов на отдельных участках улично-дорожной сети, который после внесения соответствующих изменений уменьшался бы в два раза;
- количество работающего на сети подвижного состава организовывался в соответствии с размерами пассажиропотоков;
- повышение безопасности движения на маршрутах.

По завершению аналитического исследования ЗАО «Научно-исследовательский и проектный институт территориального развития и транспортной инфраструктуры» готовый проект был передан администрации г. Иркутска с целью дальнейшего внедрения. Процесс формирования и управления пассажирским транспортом основывался, на проведенном разработчиком, проекте.

Реализация научно-исследовательской работы длилась вплоть до 2014 года, до момента вступления в силу новой программы по совершенствованию пассажирского транспорта г. Иркутска.

В результате реализация данного исследования была отложена, однако необходимость в изменении пассажирского транспорта осталась актуальна.

Следующий этап развития транспортной системы г. Иркутск связан с реализацией «Концепции организации и развития городского пассажирского транспорта общего пользования города Иркутска на период 2014 - 2018 гг.», утвержденной постановлением администрацией г. Иркутска от 10 июля 2014 года № 031-06-856/14. Данная Концепция

была разработана при участии ФГБОУ ВПО "Байкальский государственный университет экономики и права".

Целью концепции являлась систематизация деятельности администрации города Иркутска (как организатора перевозок) по созданию условий для комплексного развития городского пассажирского транспорта города Иркутска, обеспечивающих потребности населения города Иркутска и направленных на повышение эффективности пассажирских перевозок, улучшение качества предоставляемых транспортных услуг.

Задачей данной концепции являлась систематизация деятельности администрации города Иркутска (как организатора перевозок) по созданию условий для комплексного развития городского пассажирского транспорта города Иркутска, обеспечивающих потребности населения города, направленных на повышение безопасности пассажирских перевозок, улучшение качества предоставляемых транспортных услуг.

В рамках данной Концепции для решения вопросов транспортного обслуживания были расставлены приоритеты, поскольку городской пассажирский транспорт общего пользования действует в условиях бюджетных и инфраструктурных ограничений.

Первоочередными задачами при реализации данной Концепции являлись:

1. Приоритет общественных интересов перед частными (организация транспортного обслуживания там, где это действительно необходимо, т.е. первоочередное решение вопросов связанности территории города в целом перед вопросами развития отдельных направлений);

2. Приоритет общественного транспорта перед индивидуальным (общественный транспорт позволяет решать вопросы транспортного обслуживания более эффективно в сравнении с индивидуальным за счет большей провозной способности, что требует меньшей площади улично-дорожной сети и, соответственно, меньших затрат на развитие транспортной инфраструктуры);

3. Приоритет общественного транспорта большей вместимости перед общественным транспортом меньшей вместимости, в том числе приоритет электрического транспорта перед другими видами в виду его большей провозной способности и экологической безопасности.

Важность решения вышеуказанных задач обусловлено тем, что одним из основополагающих принципов Концепции являлось ориентирование на население. Данный принцип был заложен для установления контакта населения с регулирующими органами с целью повышения эффективности пассажирского транспорта.

По мнению разработчиков, Концепция предполагала создание серьезных преимуществ для развития только муниципального транспорта. Городской бюджет несет нагрузку на покупку автобусов и маршруток, на субсидирование убыточности автотранспортных предприятий. Риски и возможности частников не просчитываются. Частники все эти затраты осуществляют исходя из своей прибыли.

Итогами реализации рассматриваемой Концепции на конец 2018 года должны были стать ряд следующих пунктов:

1. Обеспечение комплексного развития городского пассажирского транспорта общего пользования;

2. Устойчивое, стабильное функционирование городского пассажирского транспорта общего пользования;

3. Создание нормативно-правовых актов в сфере управления городским пассажирским транспортом, позволяющих повысить эффективность регулирования деятельности пассажирского транспорта;

4. Приобретение нового подвижного состава для перевозки маломобильных категорий граждан (инвалидов);

5. Улучшение качества и повышение безопасности, комфортности предоставляемых транспортных услуг;

6. Внедрение автоматизированной (электронную) системы оплаты проезда на городском пассажирском транспорте общего пользования.

Процесс реализации Концепции начался незамедлительно. Уже первой половине 2014 было запланировано обновление трамвайного парка и создание нового троллейбусного маршрута. Планировалось обновление всего подвижного состава муниципального транспорта.

Полная реализация Концепции предполагала достижение очень высоких результатов. Анализ планируемых результатов реализации Концепции с учетом ее временных ограничений (с 2014 по 2018 год), степени охвата и широты намеченных целей дает возможность предположить особую сложность достижения поставленных целей в установленный срок.

К примеру, для создания новой нормативно-правовой базы, регулирующую транспортную деятельность необходимо проведения ряда длительных по времени действий. Для начала необходимо проведение тщательного анализа муниципального пассажирского транспорта, создание законопроекта, проведение согласования с уполномоченными органами, организация публичных слушаний и проведение чтении законодательной властью. По успешному окончанию всех этапов правовой документ обретает силу, однако в последствии, необходимо четко следовать установленным критериям. Реализация каждого из элементов требует большого труда и времени. Решение подобных актуальных задач характерно для большинства городов страны.

В 2015 году, постановление администрации «Об утверждении Концепции организации и развития городского пассажирского транспорта общего пользования города Иркутска на период 2014 - 2018 гг.» было отменено. Помимо сложности реализации поставленных задач, одной из причин отмены нормативно-правового акта является вступление в силу ряда следующих правовых документов:

1) Федерального закона от 13.07.2015 № 220 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

2) Постановления администрации города Иркутска от 24.12.2015 № 031-06-1231/5 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городе Иркутске»;

3) Постановления администрации города Иркутска от 25.03.2016 № 031-06-244/6 «Об утверждении Документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городе Иркутске на период 2016 - 2020 гг.».

Вышеперечисленные нормативно-правовые акты, на данный момент, являются основополагающими в организации и управлении муниципальным пассажирским транспортом.

Федеральный закон № 220 организует деятельность по регулировании пассажирских перевозок на муниципальных и межмуниципальных уровнях на всей территории страны. Закон устанавливает полномочия контролирующих органов, организуют порядок установки маршрутной сети, в том числе порядок выдачи маршрутных свидетельств и карт и прописывает требования к объектам транспортной инфраструктуры.

Постановление г. Иркутска № 031-06-1231/5 организуют муниципальные пассажирские перевозки уже непосредственно в г. Иркутске. Основным назначением данного постановления является формирование сети муниципальных маршрутов г. Иркутска путем установления, изменения, отмены муниципальных маршрутов.

В число задач постановления входят:

- организация регулярных перевозок по регулируемым и нерегулируемым тарифам;

- ведение реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок и организация доступа к сведениям, входящим в него;
- оформление, выдача, переоформление карт маршрутов регулярных перевозок и свидетельств об осуществлении перевозок по муниципальным маршрутам;
- прекращение или приостановление действия свидетельств об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок и карт маршрута регулярных перевозок;
- сбор, обработка и анализ ежеквартальных отчетов об осуществлении деятельности перевозчиков по муниципальным маршрутам;
- организация контроля за выполнением условий муниципальных контрактов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам и исполнение постановления при взаимодействии с уполномоченными структурными подразделениями администрации г. Иркутска, органами государственной власти;
- информирование населения об изменениях в работе пассажирского транспорта, а также предоставление иных сведений, необходимых потребителям транспортных услуг г. Иркутска.

Постановление № 031-06-244/6 «Об утверждении Документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городе Иркутске на период 2016 - 2020 гг.». представлен администрацией лишь как план по заключению муниципальных контрактов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров. Документ не содержит в себе задач по повышению эффективности перевозок, оптимизированию транспортной структуры, а представляет из себя график по заключению новых маршрутов.

На сегодняшний день, положение муниципального пассажирского транспорта весьма непростое. Предлагаемые ранее подходы формирования маршрутной сети имели множество недостатков на различных этапах осуществления внедряемых проектов. В виду сложности поставленных задач и существующего положения маршрутно-транспортной сети все предлагаемые ранее проекты не были осуществлены в полном объеме. Анализ качества обслуживания населения маршрутам пассажирского транспорта в г. Иркутске позволил выявить следующие проблемы:

- перенасыщенность маршрутной сети маршрутами и подвижным составом особо малой вместимости;
- высокая интенсивность движения пассажирского транспорта, обусловленная прохождением большого количества маршрутов пассажирского транспорта по одному участку улично-дорожной сети;
- сосредоточение на одной магистрали большого количества перевозчиков, приводящего к росту нагрузки на улично-дорожную сеть;
- нерациональная структура парка подвижного состава;
- высокий уровень аварийности;
- нерациональные интервалы движения;
- низкий комфорт поездки в связи с использованием устаревших транспортных средств;
- отсутствие информационного обеспечения на остановочных пунктах и внутри подвижного состава;
- несоответствие обустройства остановочных площадок требованиям ГОСТа 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах».

Возможным решением выявленных задач может послужить грамотная оптимизация маршрутной сети г. Иркутска, подкрепленная разработкой нового управленческого механизма реорганизации.

1. ЗАО «Научно-исследовательский и проектный институт территориального развития и транспортной инфраструктуры» (г. Санкт-Петербург). НИР «Анализ пассажиропотока и разработка оптимальной схемы движения пассажирского транспорта г. Иркутска». 2011.
2. Постановление Администрации г. Иркутска от 10.07.2014 № 031-06-856/14 «Концепции организации и развития городского пассажирского транспорта общего пользования города Иркутска на период 2014 - 2018 гг.»
3. Постановление Администрации города Иркутска от 25.03.2016 № 031-06-244/6 «Об утверждении Документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городе Иркутске на период 2016 - 2020 гг.»
4. Лычко С.К., Мосиенко Н.Л. Общественный транспорт в практиках мобильности: повседневные маршруты горожан // Мониторинг общественного мнения: Экономические и социальные перемены. 2016. № 5. С. 256—273;

Акбашева Д.М., Уртенцова М.А., Кубанова Л.А.-З., Токова К.
Современные проблемы и перспективы развития управленческого учета

*Северо-Кавказская Государственная академия
(Россия, Черкесск)*

doi: 10.18411/lj-06-2019-77

idsp: ljjournal-06-2019-77

Аннотация

Управленческий учет представляет собой область знаний, необходимому каждому, кто занимается предпринимательством. Менеджер несет ответственность за достижение целей, поставленных ему администрацией или учредителями предприятия. Результаты деятельности менеджера во многом зависят от информации, которая использована им для планирования, контроля и регулирования управленческой деятельности, а также принятия решений. Мы не можем согласиться с мнением тех, кто считает, что говорить об управленческом учете или о контроллинге сегодня преждевременно. Необходимо знать направления эволюции учетно-экономической мысли на современном этапе экономического развития. Это так же важно как изучение истории учетных идей.

Ключевые слова: управленческий учет, калькулирование, затраты, себестоимость, анализ, система.

Abstract

Management accounting is an area of knowledge that is necessary for everyone who is engaged in business. The Manager is responsible for achieving the goals set by the administration or the founders of the enterprise. The results of the Manager's activities largely depend on the information that is used for planning, control and regulation of management activities, as well as decision-making. We cannot agree with the opinion of those who believe that it is premature to talk about management accounting or controlling today. It is necessary to know the direction of the evolution of accounting and economic thought at the present stage of economic development. This is as important as learning the history of accounting ideas.

Keywords: management accounting, calculation, costs, cost, analysis, system.

В настоящее время немногие российские организации имеют таким образом поставленный бухгалтерский учет, чтобы содержащаяся в нем информация была пригодна для оперативного управления и анализа. На сегодняшний день только банки по