

Заключение

Проведено исследование на нормальность экспериментальных данных – 33-х показателей финансово-хозяйственной деятельности 33 предприятий машиностроительной отрасли. Результаты исследования показали, что из 33-х показателей только 7 подчиняются нормальному закону распределения. Гипотеза о принадлежности всей выборки многомерному нормальному закону распределения вероятностей принимается только по критерию Хенце-Цирклера. Таким образом, получили, что для последующей обработки данных и снижения их размерности необходим метод снижения размерности не критичный к виду распределения исходных данных, такой, например, как метод главных компонент.

Литература.

1. Захарова А.А. Информационная система управления риском банкротства предприятия / А.А. Захарова; Е.В.Телипенко, А.А.Мицель, С.В.Сахаров; Юргинский технологический институт – Томск: Изд-во Томского политехнического университета, 2013. – 147 с.
2. Мицель А.А., Телипенко Е.В. Оценка влияния показателей финансово-хозяйственной деятельности предприятия на выручку от реализации продукции. – Экономический анализ: теория и практика. № 27 (234) – 2011 июль, с.57-64.
3. Многомерное нормальное распределение [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.nsu.ru/mmfm/tvims/chernova/ms/lec/node64.html>
4. Гайдышев И.П. Анализ и обработка данных: специальный справочник. – СПб: Питер, 2001. – 752 с.
5. Ниворожкина Л.И., Арженовский С.В. Многомерные статистические методы в экономике: Учебник. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко»; Ростов н/Д: Наука-Спектр, 2008. – 224с.
6. Буреева Н.Н. Многомерный статистический анализ с использованием ППП «STATISTICA». Учебно-методический материал по программе повышения квалификации «Применение программных средств в научных исследованиях и преподавании математики механики». Нижний Новгород, 2007, 112 с.

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

О.А. Попова, аспирант

*Юргинский технологический институт (филиал) Национального исследовательского
Томского политехнического университета
652055, Кемеровская обл., г. Юрга, ул. Ленинградская, 26
E-mail: Olga030188@mail.ru*

С того момента, когда возникла система городского общественного пассажирского транспорта, она выполняла функции обеспечения населения социальными услугами. Городской общественный пассажирский транспорт является, прежде всего, социально-ориентированной системой ввиду своей социальной значимости для населения. Современный подход к развитию отрасли пассажирских перевозок должен быть ориентирован на повышение требований потребителей к качеству транспортных услуг.

Ценовая недоступность не позволяет полностью обеспечивать перевозки пассажиров на маршрутах, имеющих особую социальную значимость. Подвижность населения (мобильность) очень низкая по сравнению с другими развитыми странами с обширной территорией. Низкая транспортная подвижность населения значительно затрудняет развитие региональных рынков труда.

Дальнейшее развитие российской экономики требует решения следующих системных вызовов транспортной отрасли: рост требований к качеству транспортного обслуживания, обеспечению безопасности и устойчивости транспортной системы, необходимости существенного повышения конкурентоспособности российской транспортной системы; необходимости существенного улучшения доступности и качества транспортных услуг для населения; повышение мобильности населения, грузов, услуг и капитала.

Министерство транспорта РФ разрабатывает положение о минимальном транспортном стандарте для граждан России, с учетом которого должна развиваться транспортная инфраструктура в регионах. Минимальный транспортный стандарт (МТС) — совокупность индикаторов конечного потребления транспортных услуг, от которых значительно зависят условия жизнедеятельности населения.

Муниципальному образованию необходимо разработать систему социальных стандартов транспорта, социальных показателей, которые будут отражать эффективность работы транспортных предприятий. Нормативные значения показателей МТС будут различны для различных субъектов РФ [1].

Одной из главных целей Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, является «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами».

При этом необходимо решение таких задач:

- планирование развития пассажирских транспортных перевозок на основе прогноза социально-экономического развития и транспортно-экономического баланса;
- развитие перевозок пассажиров на маршрутах, имеющих высокую социальную значимость;
- разработка и реализация минимальных социальных транспортных стандартов;
- развитие систем городского, пригородного пассажирского и транспорта местного значения (сельского) [3].

Важнейшими показателями социальной характеристики транспортных услуг являются транспортная доступность и мобильность населения. Необходимо исследовать систему факторов для оценки показателей мобильности населения и доступности транспортных услуг с целью выявления удовлетворённости транспортными услугами населения.

Одним из приоритетных направлений развития транспортной стратегии России является увеличение мобильности населения. Транспортная мобильность (подвижность) населения - это важнейший показатель социальной характеристики транспортной системы. Транспортная мобильность представляет собой среднее количество поездок на транспорте, приходящееся в год на одного жителя. Показатель мобильности населения используется для оценки уровня удовлетворения потребности городского населения в транспортных услугах и необходим при формировании транспортной стратегии. Основными параметрами, оказывающими влияние на формирование данного показателя, являются социально-экономические факторы (маршрутная сеть, инфраструктура города, численность и состав населения). Необходимо разработать и исследовать систему социальных факторов, имеющих наибольшее влияние на показатель мобильности населения. Полученные данные помогут выявить зависимости между социальными факторами и мобильностью населения и определить величину транспортной подвижности для разных групп населения.

Транспортная подвижность населения является важнейшей характеристикой, которая позволяет обоснованно оценивать и рассчитывать обеспеченность населения качественными услугами общественного транспорта, также регулировать и реализовывать мероприятия по совершенствованию транспортного обслуживания населения.

Перечень показателей минимального транспортного стандарта представлен в таблице 1[3].

Таблица 1

Показатели минимального транспортного стандарта

Показатель	Единица измерения	Рекомендуемое значение
Доля транспорта в загрязнении окружающей среды	%	< 10
Вклад автотранспорта в суммарное транспортное загрязнение	%	60–80
Подвижность населения с социально-культурными целями	% от норматива	90
Вероятность связности	-	> 0,9
Транспортная дискриминация населения	%	< 2
Уровень ДТП по вине автодорог	ед./100 тыс. поездок	< 0,01
Грузоёмкость экономики	ткм/1 долл. ВВП	< 1

Общепринятой методики по набору показателей МТС нет, однако уже были разработаны стратегии развития некоторых регионов с учетом соответствия показателей МТС согласно нормам. Ликвидация разницы между фактическими и проектными значениями МТС является конечной целью развития пассажирского транспортного комплекса. Нормативные значения показателей МТС будут различны для субъектов РФ.

В данной статье оценены только показатели безопасности и экологичности машин автотранспортного предприятия.

Каждый субъект РФ при формировании программ развития города и региона может вводить свои собственные показатели оценки качества транспортных перевозок, поэтому наряду с показателями МТС возможно использование других критериев.

Для оценки безопасности транспорта, кроме показателя, указанного в МТС, применяется также такой показатель как:

– риск гибели в ДТП (число погибших на 100 тыс. населения) — 0;

Один из показателей, позволяющих оценивать экологичность транспорта, согласно федеральной транспортной стратегии – доля автотранспортных средств, соответствующих стандарту EVRO-3 и выше (%). В автомобильном парке автотранспортного предприятия г. Юрга имеется 2 автобуса, соответствующих стандарту Евро-4 (4%, ниже нормативного значения). Евро-4 — экологический стандарт, регулирующий содержание вредных веществ в выхлопных газах.

В структуре парка автобусов государственного автотранспортного предприятия г. Юрга по состоянию на 1 февраля 2014 года значительную долю занимают транспортные средства со сроком службы от 8 до 10 лет (53%) (рис. 1). Средний возраст парка пассажирского транспорта в г. Юрга составляет 6 лет, что является удовлетворительным, однако безопасность перевозок остается не на достаточном высоком уровне ввиду большого числа транспортных средств со сроком службы более 8 лет.



Рис. 1. Возрастной состав парка автобусов автотранспортного предприятия г. Юрга

Текущее состояние отрасли транспортных пассажирских перевозок г. Юрга по таким показателям как экологичность транспорта не позволяет полностью удовлетворить потребности населения города в качественных транспортных услугах. Безопасность транспорта удовлетворяет потребностям населения в безопасных перевозках.

Основные проблемы, препятствующие развитию отрасли транспортных пассажирских перевозок, заключаются в износе транспортных средств, довольно низком качестве сети автодорог, низком уровне доступности транспортных услуг для населения, усилении неблагоприятного влияния транспорта на экологию.

Для решения этих проблем необходимо разработать комплекс методов эффективного стратегического управления транспортной пассажирской системой г. Юрга.

Методологической основой стратегии развития отрасли пассажирских транспортных перевозок может быть комплексный ключевой подход, предусматривающий разработку методологии стратегического управления пассажирскими перевозками, обеспечивающей взаимосвязь всех уровней управления (муниципальный, региональный, межрегиональный, федеральный), интеграцию и координацию стратегий и программ по уровням, а также со стратегиями социально-экономического развития муниципалитетов, регионов [2].

Литература.

1. Газета Транспорт России от 21.11.2013 г. URL: <http://www.transportrussia.ru/transport-i-obschestvo/chto-stoit-za-smenoy-paradigm.html>
2. Захарова А.А., Марцева С.П., Попова О.А. Разработка многоуровневой информационной системы поддержки управления маршрутными автобусными перевозками города //Ползуновский вестник. 2012. № 3-2. С. 207-211.
3. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Проект, Москва, 2013 г. (Изменения в распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р). Ссылка на Сайт Министерства транспорта Российской Федерации URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=19188.