

5. Внедрить средства контроля, позволяющие отслеживать состояние всех корпоративных систем: в случае несанкционированного доступа система должна или автоматически запрещать вход, или сигнализировать об опасности, чтобы персонал мог принять меры.

Эффективный процесс выявления рисков, оценка и управления ими помогает достичь разумных компромиссов между упомянутыми опасностями и открывающимися возможностями [2].

Обязательным условием успешного риск-менеджмента в области информационных технологий является его непрерывность. Поэтому оценка ИТ-рисков, а также разработка и обновление планов по их минимизации должны производиться с определенной периодичностью, например раз в квартал. Периодический аудит системы работы с информацией (информационный аудит), проводимый независимыми экспертами, будет дополнительно способствовать минимизации рисков.

Литература.

1. Липаев В.В. Анализ и сокращение рисков проектов сложных программных средств. М.: Синтег, 2005. 224 с.
2. Microsoft Solutions Framework. Дисциплина управления рисками MSF вер. 1.1. Техническое описание (white paper). URL: <http://www.microsoft.com/msf> (дата обращения: 13.02.2011).
3. Исаев И.В. ИТ РИСКИ И ИНФОРМАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ (рус.) // Современные наукоемкие технологии.–2014.–Вып. 1.–№ 7-1.–С. 184.
4. <https://ru.wikipedia.org/wiki/ИТ-риск>.

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ НА РЫНКЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК МАЛЫХ И СРЕДНИХ ГОРОДОВ

О.А. Колегова, специалист по УМР каф. ИС, А.А. Захарова, к.т.н.

«Юргинский технологический институт (филиал) Национального исследовательского Томского политехнического университета»,

652050, г. Юрга, ул. Ленинградская, 26, тел. (38451) 7-77-64

E-mail: Olga030188@mail.ru

Аннотация: В статье обозначены основные проблемы функционирования государственных автотранспортных предприятий на рынке пассажирских перевозок малых и средних городов. Представлена динамика основных показателей рынка перевозок автобусного пассажирского транспорта.

Ключевые слова: городской пассажирский транспорт, автобусные пассажирские перевозки, динамика показателей рынка автобусных перевозок, убыточность.

Abstract: In article the main problems of functioning of the state motor transportation enterprises in the market of passenger traffic of the small and average cities are designated. Dynamics of the main indicators of the market of the transportations of bus passenger transport characterizing level social and economic development of the city is presented.

Keywords: city passenger transport, bus passenger traffic, dynamics of indicators of the market of bus transportations, unprofitability.

Введение

Уровень устойчивого социально-экономического развития регионов в значительной степени обусловлен состоянием транспортной системы, являющейся неотъемлемой составной частью общей экономической системы. Как крупнейший инфраструктурный сектор экономики, современная транспортная система играет важнейшую функцию в обеспечении интеграции производственной и социальной инфраструктуры города. Повышение эффективности функционирования транспортной системы имеет непосредственное влияние на формирование экономического потенциала города и обеспечение территориальной целостности и взаимосвязи муниципальных образований.

Ключевое место в структуре транспортной отрасли занимают городские пассажирские перевозки, которые являются индикатором социально-экономического развития города. От эффективной работы городского пассажирского транспорта зависит функционирование других отраслей экономики, обеспечение стабильной пространственной инфраструктуры города, повышение подвижности населения на общественном пассажирском транспорте.

Среди всех видов городского транспорта общего пользования автобусный пассажирский транспорт занимает ведущее место, т.к. является наиболее мобильным и используемым.

Для большинства малых и средних городов автобусный транспорт является единственно доступным и востребованным видом городского пассажирского транспорта. Сегодня, несмотря на общую адаптацию к рыночной системе хозяйствования, деятельность городских автотранспортных пассажирских предприятий сопряжена с множеством проблем, следствием которых стало сохранение длительной убыточности предприятий. Уже на протяжении достаточно долгого периода времени большинство городских автотранспортных предприятий работает фактически себе в убыток.

Осуществление мер государственной финансовой поддержки, направленных на поддержание стабильного финансово-экономического положения государственных автотранспортных предприятий не позволяет покрыть всех расходов.

В связи с этим в настоящее время достаточно актуальной остается проблема поиска решений для сокращения убыточности городских автотранспортных пассажирских предприятий.

Динамика показателей рынка перевозок автобусного пассажирского транспорта

Автобусный транспорт является одним из базовых видов транспорта, образующих основу всего пассажирооборота в стране. Регулярным внутригородским автобусным сообщением обеспечивается 1621 город и поселок городского типа.

В структуре пассажирских перевозок транспортной отрасли Российской Федерации автобусные перевозки занимают наибольший удельный вес и составляют около 60% от общего количества пассажирских перевозок, осуществляемых всеми видами транспорта. Доля автобусных перевозок в общем объеме пассажирооборота достигает почти четверти.

Согласно данным Федеральной службы государственной статистики уже на протяжении многих лет наблюдается тенденция снижения мобильности населения на автобусном пассажирском транспорте, а также снижение пассажирооборота автобусного транспорта. В период с 2011 по 2015 гг. подвижность населения на автобусном транспорте снизилась на 13,4%, пассажирооборот снизился на 8,9% [1].

С начала 2000-х годов пассажирооборот автобусного транспорта сократился на 27% с 173,7 млрд. пассажиро-км. до 126,3 млрд. пассажиро-км., а количество перевезенных пассажиров данным видом транспорта снизилось на 50% с 23001 млн. чел. до 11523 млн. чел. (рис.1,2).

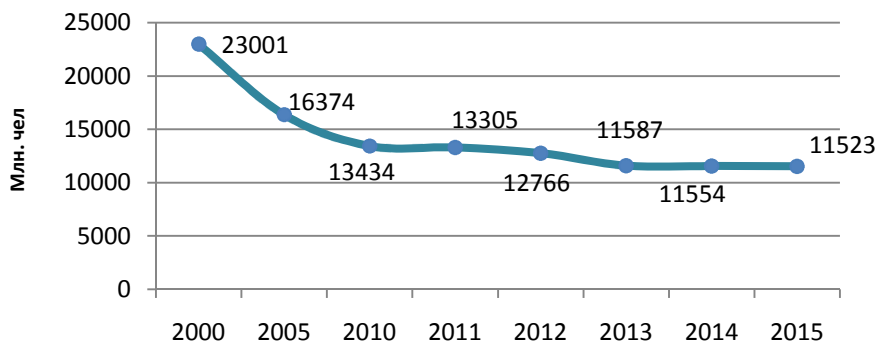


Рис. 1. Динамика изменения количества перевезенных пассажиров автобусным транспортом за период 2000-2015 гг.

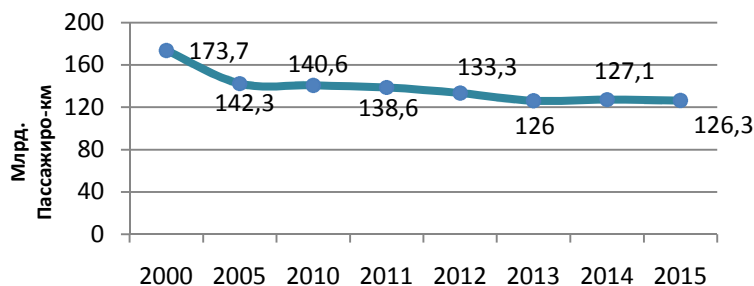


Рис. 2. Динамика изменения пассажирооборота, осуществляемого автобусным транспортом за период 2000-2015 гг.

Снижение активности населения в использовании автобусного пассажирского транспорта во многом было обусловлено массовым приобретением личных автомобилей. Согласно данным анали-

тического агентства «Автостат» и РБСД обеспеченность населения легковыми автомобилями за последние 5 лет увеличилась на 14%, а за последние 15 лет автомобильный парк вырос в 2 раза [2,3].

По состоянию на начало 2016 г. в общей доле перевозок пассажиров общественным транспортом по видам сообщений автобусный пассажирский транспорт занимает около 3,8% в международном, 39,7% в междугороднем, 50% в пригородном, 43,9% во внутригородском сообщении.

В общем объеме перевозок, осуществляемых автобусным транспортом, доля перевозок пассажиров во внутригородском сообщении начиная с 2011 г. повышалась и в 2015 г. составила 84,5%, увеличившись по сравнению с 2011 г. на 5,9%; в пригородном сообщении с 2011 г. понижалась и в 2015 г. составила 14,4%, снизившись по сравнению с 2011 г. на 22%; в междугородном сообщении с 2011 г. уменьшалась и в 2015 г. составила 1,1%, снизившись по сравнению с 2011 г. на 35%, в международном сообщении составила 0,02% (рис. 3).

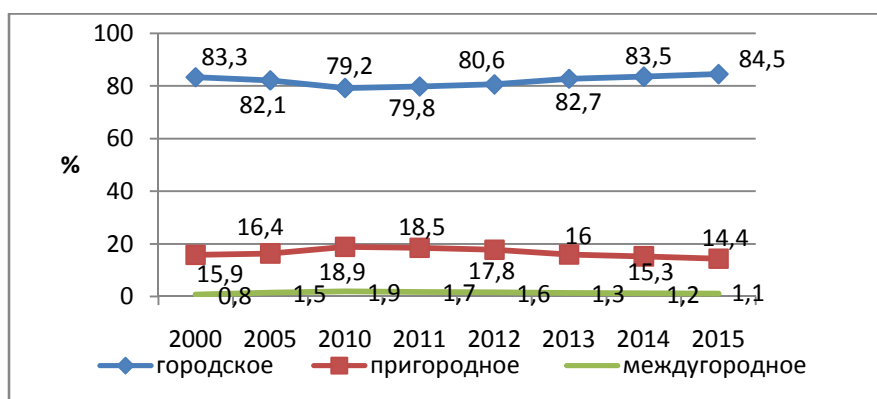


Рис. 3. Динамика изменения перевозок пассажиров автобусов общего пользования по видам сообщения

С каждым годом растет степень износа пассажирского состава автотранспортных предприятий (рис. 4) [1]. Данная проблема особенно остро стоит для пассажирских автотранспортных предприятий малых и средних городов

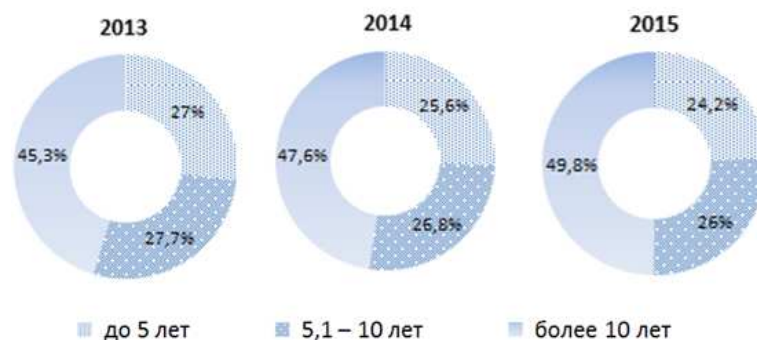


Рис.4 - Возрастная структура автобусного парка

Основные проблемы государственных пассажирских автотранспортных предприятий

Среди основных причин убыточности городских пассажирских автотранспортных предприятий малых и средних городов, можно выделить следующие проблемы:

Недостаточное государственное финансирование со стороны городского и областного бюджетов расходов автотранспортных предприятий по перевозке пассажиров по регулируемым тарифам, а также неполная компенсация выпадающих расходов, связанных с перевозкой пассажиров, имеющих право льготного проезда.

Обслуживание экономически невыгодных социальных маршрутов с целью обеспечения транспортной доступности населения в соответствии с законодательством. Низкая рентабельность социальных маршрутов вынуждает автотранспортные пассажирские предприятия сокращать количество рейсов на данные маршруты, что, как следствие, ведет к снижению уровня транспортной доступности отдаленных малонаселенных территорий

Высокая степень изношенности пассажирского подвижного состава, высокая стоимость запасных частей и материалов для ремонта приводят к снижению качества транспортного обслуживания, снижению уровня технической надежности, комфортабельности и безопасности муниципального пассажирского транспорта.

Заключение

В условиях недостаточного финансирования расходов государственных автотранспортных предприятий и необходимости выполнения социальных обязательств перед населением города в соответствии с законодательством, городские автотранспортные пассажирские предприятия вынуждены самостоятельно искать пути преодоления накопившихся проблем транспортной отрасли с помощью поиска различных инструментов, позволяющих находить рациональные решения проблем в условиях рыночных принципов хозяйствования.

Литература.

1. Транспорт и связь в России, 2016 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/transp-sv16.pdf
2. Аналитическое агентство «Автостат» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/27116/>
3. РБСД – региональная база статистических данных [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://82.208.77.42/Scripts/rbsd>.

УПРАВЛЕНИЕ ЗИМНИМ СОДЕРЖАНИЕМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В УСЛОВИЯХ ЧАСТИЧНОЙ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ

М.Ю. Дягелев, к.т.н.

ФГБОУ ВО «Ижевский государственный технический университет имени М.Т. Калашникова», г. Ижевск

426069 г. Ижевск, Студенческая 7, тел. 8(3412)77-60-55 (доб. 3270),

e-mail: mdyagelev@yandex.ru

Аннотация: В работе освещены проблемы планирования и прогнозирования работ по зимнему содержанию автомобильных дорог в условиях частичной неопределенности. В качестве решения проблемы неопределенности приведены результаты корреляционного анализа зависимости выпадения осадков от температуры воздуха на примере г. Ижевск (Удмуртская Республика) за десятилетний период (с ноября 2007 до марта 2017). Кроме того, представлена блок-схема параметров и управляющих воздействий для поддержания необходимого уровня содержания для дорог различных категорий.

Abstract: The work covers problems of planning and forecasting of works on winter maintenance of roads in conditions of partial uncertainty. As a solution to the problem of uncertainty the results of the correlation analysis of the dependence of precipitation on temperature air on the example of Izhevsk (the Udmurt Republic) for the ten-year period (November 2007 to March 2017). Furthermore, the block diagram parameters and control actions to maintain the required level of maintenance for different road categories.

Зимнее содержание дорог представляет собой комплекс работ, включающий защиту дорог от снежных заносов, очистку дорог от снега, борьбу с зимней скользкостью, защиту дорог от лавин, борьбу с наледями [1]. В условиях городской среды (особенно для городов средней и северной полосы России) защита дорог от лавин хотя и маловероятно, но все остальные виды работ направлены на обеспечение безопасного и бесперебойного движения автомобилей по улично-дорожной сети (УДС). Система мероприятий по зимнему содержанию дорог направлена, с одной стороны, на поддержание высоких потребительских свойств автомобильных дорог – безопасности, непрерывности и удобства движения, с другой стороны, на снижение стоимости зимнего содержания [2]. В рамках решения задачи определения и снижения стоимости зимнего содержания необходимо совершенствование нормативных документов в области определения типа и количества мероприятий по ремонту и содержанию транспортных сооружений, что будет способствовать повышению эффективности расходования средств [3-4].

Все указанные свойства на стадии эксплуатации транспортных сооружений зависят от своевременности и качества выполнения работ дорожных служб, в первую очередь при зимнем содержании автомобильных дорог, когда состояние и сцепные свойства дорожных покрытий зависят от погодных условий. Следует отметить, что каждый вид снежно-ледяных отложений предполагает свою технологию удаления и в целом подразделяется на три вида – на рыхлый снег, снежный накат, стекловидный лед [5].