

УДК 330.190.2 (596)

Касым Ануар Есенгельдинович – соискатель (Алматы, КазАТК)

РОЛЬ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ ПОЛОЖЕНИИ РК

Развитие транспортного комплекса является одной из приоритетных задач экономической и социальной политики государства. С эффективным развитием транспорта связано полноценное функционирование всей экономической системы, успешная интеграция Казахстана в мировую экономику, стабильное социально-экономическое положение страны. Укрепление рыночных отношений и структурные трансформации в экономической системе республики за последнее десятилетие коренным образом изменили основы жизнедеятельности транспортной системы, принципы функционирования транспортных предприятий и само значение транспорта в общественной жизни и тем более, в повседневной культурно-бытовой и трудовой деятельности населения.

Городской пассажирский транспорт является одной из важнейших отраслей жизнеобеспечения, группы отраслей, формирующих необходимые предпосылки для стабильной работы хозяйственного комплекса и создающих благоприятные условия для жизни населения. В настоящее время практически 75% трудоспособного городского населения пользуется услугами общественного транспорта [1].

В современных условиях хозяйствования к городскому пассажирскому транспорту выдвигаются все новые и новые требования. Ритмичность, регулярность, бесперебойность, надежность, высокая скорость доставки - все это важнейшие условия эффективности и качества транспортного обеспечения заказчиков. Естественно, транспортная индустрия стремится соответствовать предъявляемым ей новым требованиям со стороны пользователей.

Важность, т.е. актуальность этих задач, определена неуклонным возрастанием роли транспортных услуг в жизни современного города, деятельности всех инфраструктурных подразделений и удовлетворения растущих потребностей населения. С другой стороны, сложность и своевременность управления транспортными системами города предопределяет необходимость разработки и внедрения систем диспетчерского управления, математических методов оптимизации маршрутной сети ГПТ.

Следует отметить проблемы, связанные с функционированием общественного пассажирского транспорта, чья деятельность носит социальный характер, накладывающий определенные ограничения на возможность роста цен и тарифов на перевозки. Еще одной проблемой, характерной для общественного городского транспорта является негибкая организационная структура предприятий и всей системы управления, основанная на государственной собственности в этой сфере, отсутствии конкуренции, наличии значительных категорий населения пользующихся льготами для проезда на городском общественном транспорте.

Результатом всех этих негативных тенденций явилось отсутствие, в полном объеме динамичного финансирования городского пассажирского транспорта, которое привело к устареванию подвижного состава

Уже начиная с конца 80-х годов для развитых стран стала очевидной необходимость приоритетного развития общественного транспорта, это вызвано рядом причин, в частности большей провозной способностью общественного транспорта, необходимостью обеспечения экономии пространства, меньшими затратами энергии на единицу пассажира, меньшими затратами на безопасность движения и защиту окружающей среды. Тем не менее, для выбора населением общественного транспорта необходимо обеспечить более выгодные условия

передвижения на нем по сравнению с индивидуальным автотранспортом. Этого можно достичь за счет гибкой тарифной политики; принятия экономических мер, делающих экономически невыгодным поездки в центр города на частных автомобилях; создания участков движения исключительно общественного транспорта и др.

В современных условиях городской пассажирский транспорт является важнейшей составной частью территориальной структуры хозяйства и оказывает значительное влияние на социально-экономическое и материально-пространственное развитие городов.

Развитие города и общественного транспорта взаимообусловлено. Размещение районов города, количество населения в них, расположение мест приложения труда формируют объемы и направления пассажиропотоков и определяют нагрузку на пассажирский транспорт. Развитие транспорта в свою очередь улучшает условия расселения в новых жилых районах, делает доступными и удобными для людей новые места приложения труда и объектов культурно-бытового назначения.

В общей системе мер по улучшению экономического и социального развития, и повышения уровня жизни населения большая роль отводится именно городскому пассажирскому транспорту, в том числе в г. Алматы. Это связано с ростом транспортной подвижности населения, пользующегося услугами автомобильного транспорта. В частности, транспортная подвижность населения г. Алматы растет в связи с улучшением экономической ситуации, возобновлением работы многих предприятий, которые в период застоя временно прекратили свою деятельность, появлением ряда новых хозяйствующих субъектов, увеличением числа рабочих мест, значительными расстояниями между местами жительства и работы, увеличением пригородных и внутригородских перевозок, а также расширением границы г. Алматы.

Рост потребности в услугах транспорта сопровождается повышением требований населения к качеству и культуре обслуживания. Удовлетворение растущих потребностей населения в услугах транспорта зависит от развития транспортных средств. Поэтому для анализа автотранспортного обслуживания населения используются такие показатели, как общий объем услуг всех видов автотранспорта по перевозке пассажиров; число перевезенных пассажиров, пассажирооборот транспорта общего пользования; средняя дальность поездки; коэффициент подвижности населения или число поездок транспортом на одного жителя, парк машин, и т.д. [2].

В период реформирования экономики автомобильный транспорт г. Алматы, как и другие виды транспорта, претерпел ряд организационно-структурных изменений, что привело к снижению основных показателей его деятельности. Однако, в последние годы в работе автомобильного транспорта наметились положительные тенденции. Автотранспортная отрасль г. Алматы в значительной степени подвергалась процессам разгосударствления и приватизации. В связи с этим, в настоящее время более 89,5% всего парка автотранспортных средств находится в личной собственности граждан, 9,4% – на предприятиях и организациях и менее 1,1% – в государственной собственности [3,4].

В настоящее время наблюдается устойчивое возрастание роли транспортного комплекса в общегородском масштабе. Это связано, прежде всего, с высокой социальной значимостью городского пассажирского транспорта, что объясняется высокими темпами развития городов-мегаполисов, связанных в первую очередь с ростом населения и удалением основных промышленных центров от культурных и жилых районов, что требует обеспечения большей подвижности жителей. Однако этот процесс связан с комплексом серьезных проблем, характерных для большинства крупных городов Республики Казахстан:

- высокие темпы автомобилизации населения городов;
- рост числа частных транспортных компаний;
- общая убыточность городского пассажирского транспорта;

- неудовлетворительное качество организации перевозок общественным транспортом;
- низкий уровень технического оснащения подвижного состава;
- отсутствие системы слежения и планирования количества единиц подвижного состава на отдельных линиях в зависимости от количества пассажиров.

Изменившиеся внешние условия: приватизация, создание значительного сектора частной собственности на средства производства, либерализация цен и внешнеэкономических связей, значительное падение объемов производства в национальной экономике – все это определяет новые условия функционирования общественного транспорта в крупных городах.

Для повышения эффективности работы городского пассажирского транспорта (транспортной системы) и качества обслуживания населения, в первую очередь, необходимо решить проблему развития и оптимизации транспортной (маршрутной) сети города, тем более при вводе в действие систем ДУ и навигации АТС.

Современные методические подходы и разработки по созданию и оптимизации транспортной сети крупных городов также нуждаются в их совершенствовании с учетом таких параметров, присущих только конкретному городу: численность, состав и подвижность населения, число пунктов тяготения, их расположение и мощность, плотность и вид транспортной и улично-дорожной сетей, а также время, скорость и направления пассажиропотоков.

Учет данных параметров влияет на методические подходы и содержание задач для решения транспортных проблем и, в частности, для оптимизации существующей транспортной (маршрутной) сети города и диспетчерского управления ГПТ на базе современных систем.

На решение задач оптимизации и выбора эффективной транспортной (маршрутной) сети города влияют ограничения, определяющие способы, методы и приемы оптимизации: плотность транспортной сети, разделение города на районы транспортного тяготения, расселение и существующие маршрутная и улично-дорожная сети, пункты тяготения, затраты времени на сообщения, структура и вид транспортной системы.

Для формирования и оптимизации транспортной (маршрутной) сети на основе исходных данных, полученных путем обследования пассажиропотоков и расселения населения, необходимо разработать методику и пакет компьютерных программ.

Все это требует разработки научно-обоснованной методики и современного математического аппарата, ориентированного на реализацию в рамках интегрированных информационных компьютерных систем с активным включением сервисных компонент, обеспечивающих эффективный процесс взаимодействия транспортных средств при принятии управленческих решений на базе диспетчерских систем управления.

Непрерывный рост больших городов, увеличение движения населения и объема пассажирских перевозок, расширение транспортных и маршрутных сетей, увеличение количества транспортных единиц и интенсивности движения на маршрутах приводят к существенному усложнению процессов планирования и управления пассажирскими перевозками в городах. Транспортные системы больших городов часто оказываются не в состоянии выполнять свою важнейшую социальную функцию – сокращение затрат времени на передвижение пассажиров несмотря на значительные капиталовложения в развитие транспортных и маршрутных сетей, модернизацию транспортных единиц и увеличения их выпуска на маршруты. Следует признать, что транспортная проблема со временем становится все острее (и опыт крупных городов показывает это), поскольку рост потребностей общества в передвижениях пассажиров и грузов происходит в условиях относительно стабильной дорожной сети и практически неизменной технологии транспортного обслуживания, т.е. опережает возможности роста транспортных систем.

Выводы:

Основополагающая роль городского пассажирского транспорта заключается в экономии времени населения, затрачиваемого на преодоление расстояния между пространственно разобщенными элементами города. Транспорт, экономя время и силы человека, дает возможность значительно увеличить радиус осуществления контактов, необходимых для обмена деловой, научной и культурной информацией. Обеспечивая своевременную доставку работающих к местам приложения труда, пассажирский транспорт влияет на нормальное функционирование отраслей хозяйственного комплекса. Социальный эффект от развития ГПТ проявляется в улучшении доступности учреждений медицины, образования, культуры, торговли, что способствует удовлетворению спроса населения на различные услуги.

ЛИТЕРАТУРА

1. Статистический сборник Агентства РК по статистике «Транспорт и связь Республики Казахстан за 2003-2008 год». Астана, 2009.
2. Брагин С.В., Сабетов А. Экспедирование экономика транспорт: Учеб. пособие. Алматы, 2002, 380 с.
3. Статистический сборник Агентства РК по статистике «Транспорт Республики Казахстан 2000-2003 годы». Алматы, 2004.
4. Статистический сборник Управления статистики города Алматы. «Основные показатели работы транспорта и связи города Алматы за 2005 год». Алматы, 2006.

ӘОК 658.011.46

Ускенбаева Асель Мараловна – ізденуші (Алматы, ҚазҰТУ)

**МҰНАЙ КЕНОРЫНДАРЫН ПАЙДАЛАНУДЫҢ ТЕХНОЛОГИЯЛЫҚ
ЖӘНЕ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ОРЫНДЫЛЫҚ КРИТЕРИЙЛЕРІ**

Жаңа жүзжылдықтың бірінші онжылдығында Қазақстан экономикасының мұнайгаз секторында айтарлықтай өзгерістер орын алды. Бұл өзгерістер компаниялардың өндірістік-шаруашылық қызметін жоспарлау мен нәтижелерін талдау үрдістерінің принциптерін қайта қарауға әкелді.

Мұнай өндіруші кәсіпорындар қызметтері мақсаттарының қайта бағытталуы көптеген баламалар ішінен кенорындарды игеру нұсқаларының үздігін таңдауға мүмкіндік беретін технологиялық жобаларды бағалау әдістерін жасап шығаруды талап етті. Қазақстанда өндірілетін мұнайдың 80%-дан астам көлемі игерудің өндірілген және соңғы кезеңіндегі игеріліп отырған кенорындардан алынады. Мұндай аудандар үшін мұнайдың шамамен 25%-ның геологиялық-техникалық шаралар (ГТШ) бағдарламасы есебінен өндірілетіндігі сипатты. Оларды іске асыруға кететін шығындардың меншікті салмағы кенорын бойынша шығындардың жапы сомасының 10%-дан 50%-ға дейінін құрайды.

Мұндай жағдай мұнай компанияларынан жобалар тиімділігін түбегейлі талдауды талап етті. Бұл талдауды есеп және есептіліктің мақұлданған нысандарына сүйене отырып жүргізуге болмайды. Оның себебі есеп пен есептіліктің ертеректе қолданыста болған нысандарының кәсіпорын қызметінің технологиялық және экономикалық нәтижелерін жекелеген технологиялық жобалар аумағында нақты салыстыруға мүмкіндік бермеуінде жатыр.

Кенорынды игеру көрсеткіштерін экономикалық талдау әдістемелерін талдау зерттеудің көптеген жағдайларында жалпы кенорынды игеру жобасын бағалаумен шектелетінін көрсетті. Бұл жекелеп алғанда, игерудің экономикалық тиімді жобасына іске