

Ванькова Т.А. Развитие транспорта как инфраструктуры отрасли промышленности // Академия педагогических идей «Новация». Серия: Студенческий научный вестник. – 2019. – №5 (май). – АРТ 453-эл. – 0,2 п.л. - URL: <http://akademnova.ru/page/875550>

РУБРИКА: ГОСУДАРСТВЕННОЕ И МУНИЦИПАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

УДК 656.1/.5

Ванькова Татьяна Алексеевна

студентка 2 курса, кафедра экономики и менеджмента

Научный руководитель: Старостенко В. К., к.э.н., профессор

Московский финансово-юридический университет (МФЮА),

г. Москва, Российская Федерация

e-mail: starostenkovk@yandex.ru

**РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА КАК ИНФРАСТРУКТУРЫ ОТРАСЛИ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ**

Аннотация: Транспорт является одной из основных базовых отраслей народного хозяйства государства. Все регионы страны соединяют транспортные коммуникации, что является в условиях единой территориальной целостности и экономического пространства необходимым и обязательным условием функционирования страны как единого государства. Кроме того, без транспорта невозможно обеспечить внешнеэкономическое сотрудничество государства и мирового сообществ.

Ключевые слова: транспорт, стандартизация, методология, качество.

Vankova Tatiana Alexeevna

2nd year student, department of Economics and management
Supervisor: V. Starostenko, PhD in Economic sciences, Professor
Moscow University of Finance and law (MFUA),
Moscow, Russian Federation

THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT AS AN INFRASTRUCTURE INDUSTRY

Abstract: Transport is one of the main basic sectors of the national economy. All regions of the country are connected by transport communications, which is a necessary and mandatory condition for the functioning of the country as a single state in the conditions of a single territorial integrity and economic space. In addition, it is impossible to ensure foreign economic cooperation between the state and the world community without transport

Key words: transport, standardization, methodology, quality.

Активное развитие региональной транспортной инфраструктуры стимулирует генезис и внедрение инновационных технологий в транспортно-логистический процесс [1].

Транспорт меняется под воздействием технологий не менее интенсивно, чем другие отрасли. Технологическое развитие является необходимым условием выполнения целей и задач, которые стоят перед интегрированной транспортной системой. Значительную роль в развитии транспорта могут сыграть цифровые технологии, обеспечивающие наименее капиталоемкие улучшения инфраструктуры, повышение качества транспортных услуг. Кардинально преобразуют понятие

транспортировки пассажиров и грузов технологии беспилотного транспорта. Наконец, за ближайшие десятилетия в мире могут появиться принципиально новые виды линейной транспортной инфраструктуры.

Следует отметить, что управление качеством транспортной инфраструктуры должно основываться на лучшем международном опыте с учетом специфики отрасли перевозок и стратегических приоритетов предприятия в области обеспечения качества работ и услуг. Одним из главных условий эффективности деятельности транспортных компаний является наличие интегрированной системы сбора и анализа информации о качестве продукции на всех этапах ее жизненного цикла.

Формирование и разработка структуры интегрированных систем сбора и анализа информации начинается с анализа существующего информационного пространства предприятия или организации. Структуру модулей разрабатываемой информационной системы организации позволяет создать модель основных её информационных потоков. Вся документация должна разрабатываться в электронном виде. Документооборот следует осуществлять в интегрированной системе сбора и анализа информации, и все виды документации необходимо хранить в соответствующих разделах общей базы данных.

Недостаточное развитие принципов организации транспортных систем современных мегаполисов при увеличении индивидуальных автомобильных транспортных средств стало причиной роста плотности и интенсивности транспортных потоков [2]. В связи с этим обстоятельством с начала 2016 г. были приняты или вступили в силу значительные изменения в законодательстве, регулирующем транспортную сферу. Так, в 2012-2018 гг. Москва потратила на внедрение интеллектуальной транспортной системы (ИТС) 62,2 млрд. руб. [3] Об этом

говорится в госпрограмме «Развитие транспортной системы». Согласно бюджету, в 2019-2021 гг. Москва потратит еще 56,12 млрд. руб., что следует из пояснительной записки к бюджету города. Таким образом, затраты на ИТС с 2012 по 2021 г. составят около 138 млрд. руб. [4]

В рамках государственной поддержки реализации инфраструктурных проектов существуют различные формы бюджетного финансирования, включая субсидии, предоставление налоговых льгот, обеспечение минимального гарантийного дохода частному партнеру и т.д. В настоящее время государство имеет ограниченные ресурсы на бюджетное финансирование проектов, связанных непосредственно с развитием транспортной инфраструктуры, а имеющиеся рыночные возможности не позволяют сбалансировать подобные проекты.

Кроме того, стало очевидным, что для активного и качественного развития транспортной инфраструктуры недостаточно одного лишь финансирования. Для повышения качества и эффективности деятельности транспортных компаний необходимо внедрение наилучших мировых практик в области организации и совершенствования бизнес-процессов, которые, в свою очередь, невозможны без стандартизации и регламентации. В настоящее время под повышением качества деятельности организаций понимают в основном стандартизацию процессов.

В первую очередь, для внедрения стандартизации и регламентации целесообразно выделить подразделение (например, подразделение по управлению стандартами качества), которое бы занималось всем процессом стандартизации: от разработки и внедрения до анализа результатов.

После определения целей и результатов, на которых должна основываться транспортная отрасль региона, при стандартизации процесса пассажирской перевозки необходимо разработать методологическую базу в области качества, на основании которой и будет проведена стандартизация. Методология управления качеством - это концепция качества, которая рассматривает его как результат мероприятий и операций, осуществляемых на протяжении всего процесса, и затрагивает как экономическую, так и социальную сферу.

Можно предложить четыре основных этапа стандартизации и регламентации процесса пассажирской перевозки:

- 1) исследования и аналитическая работа;
- 2) разработка стратегии и планирование;
- 3) разработка методологии в области качества;
- 4) управление стандартами процесса пассажирской перевозки.

Одной из немаловажных задач является планирование. Оно подразумевает проработку вопросов обеспечения ресурсами (трудовыми, информационными, финансовыми и материальными), необходимыми для внедрения стандартизации и последующего ее поддержания в усовершенствованном состоянии.

Важной составляющей является высокий профессионализм персонала. Задача высшего руководства - установить четкие критерии профессиональной компетентности, правила совершенствования и подтверждения профессиональной подготовки сотрудников, обеспечить обучение и совершенствование профессиональной подготовки, определить приоритеты, критерии оценки и стимулы для лучшей деятельности персонала. Ключевое место в стандартизации процесса пассажирских перевозок непосредственно связано с управлением

стандартами. Чтобы создать работающий стандарт, который можно внедрить на практике, необходимо учесть все стороны и аспекты процесса пассажирских перевозок и то, как повлияет на них стандартизация и регламентация.

В 2016 г. начался переход системы пассажирского транспорта столицы на новую модель работы. Первой из важных и социально значимых особенностей осуществляемой реформы еще до начала ее реализации эксперты называли интеграцию частных перевозчиков столицы в городскую систему пассажирских перевозок. Второй такой особенностью специалисты посчитали приведение к единым стандартам работы всех перевозчиков [5].

К качественным показателям пассажирских перевозок относят: стабильность движения; безопасность движения; комфортабельность поездки; внешний и внутренний вид транспортного средства; удобство входа и выхода; отсутствие задымленности и низкие шумовые характеристики; освещенность салона; объявление остановок; достоверность информации; скорость передвижения подвижного состава; продолжительность обслуживания при осуществлении перевозок в зимний сезон; минимальные временные затраты; наличие возможности в перевозке багажа; климатические условия (вентиляция салона, комфортное отопление); соблюдение правил дорожного движения, скоростного режима, а так же соблюдение водителем схем движения; количество единиц подвижного состава работающего на линии; наличие пересечений и их количество с иными маршрутами; время, затрачиваемое в пути и расстояние поездки; продолжительность, времена начала и конца работы маршрута; наличие пересадок при осуществлении одной поездки и их минимальное

количество; места посадки и высадки; время, затрачиваемое пассажиром на ожидание автобуса; тарифы на проезд и багаж.

Учитывая, что городским общественным транспортом пользуется абсолютное большинство населения, и принимая во внимание масштаб проблем в этой сфере, имеет смысл рассмотреть возможность создания профильного института развития - фонда развития городского транспорта.

На сегодняшний день можно с уверенностью констатировать факт развития транспортной инфраструктуры не только в г. Москва, но и во всех субъектах Российской Федерации. Продвижение и реализация ряда крупных инфраструктурных проектов и амбициозных инициатив, направленных на улучшение условий передвижения жителей, наглядно демонстрируют умелое руководство и политическую волю Правительства для достижения стабильной работы транспортной системы. Этот факт, в свою очередь, четко указывает на правильный политический и технический выбор, сделанный со стороны государства в интересах граждан, а также в целях последующего перспективного развития общества.

Список использованной литературы:

1. Терентьева К.Л. Развитие финансовых механизмов управления региональной транспортной системой // Издательство Казанского университета, 2016- 194 с.
2. Селиверстов С.А. Разработка показателей интегрального развития транспортной системы мегаполиса // Интернет-журнал Науковедение. - 2015. - Т. 7. - № 5. С - . 156.
3. Интеллектуальная транспортная система обойдется Москве почти в 140 млрд рублей // <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/03/26/797406-intellektualnaya-transportnaya-sistema>
4. Официальный сайт ГУП «Мосгортранс» // www.mosgortrans.ru/
5. https://www.mos.ru/upload/documents/oiv/itogi_raboty_transportnogo_kompleksa_moskvy_2010_2015compressed.pdf

Дата поступления в редакцию: 25.05.2019 г.

Опубликовано: 31.05.2019 г.

**© Академия педагогических идей «Новация». Серия «Студенческий научный вестник»,
электронный журнал, 2019**

© Ванькова Т.А., 2019