

*Яковенко Т. В.  
д.пед.н., проф.,  
Лазько Н. В.  
магистрант,  
Рогозян А. С.  
магистрант*

*Донбасский государственный технический университет, г. Алчевск, ЛНР, Россия*

## **ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ**

**Постановка проблемы.** Сегодня между государствами идет острая конкуренция за доминирование на мировом рынке оказания транспортных услуг, где конкурентные преимущества обеспечивают скорость, безопасность и эффективность, которые напрямую зависят от широкого использования инноваций и высоких технологий.

Транспортные сети и услуги играют ключевую роль в улучшении качества жизни граждан страны и росте возможностей развития национальной экономики. При этом существуют проблемы в развитии дорожно-транспортной инфраструктуры, в частности: неэффективное нормативно-правовое регулирование привлечения инвестиций в транспортную отрасль, в том числе частных и в рамках государственно-частного партнерства, что приводит к сокращению частных инвестиций и ограниченность инструментов для частного инвестирования в объекты инфраструктуры; отсутствие механизма компенсации инвестиций в стратегические объекты транспорта; технологическое отставание транспорта и инфраструктуры, низкий уровень внедрения современных технологий и инновационной политики в транспортную отрасль.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Проблемы управления развитием транспортного сообщения часто становятся предметом исследования зарубежных и отечественных ученых. Тому пример работы И. И. Костылева, А. В. Резникова, Д. Ю. Яковлева, И. В. Трифонова и др. [1–3].

**Изложение основного материала.** Среди основных проблем управления развитием транспортного сообщения следует выделить следующие [1]:

- низкое качество предоставления транспортных услуг по перевозке пассажиров;
- несоответствие законодательству системы заказа социальных обязательств и предоставления общественно важных услуг по перевозке пассажиров;
- уменьшение провозной способности транспорта общего пользования;
- низкий уровень доступности транспортных услуг и средств, а также транспортной инфраструктуры для лиц с инвалидностью;
- доминирование в городских и региональных перевозках видов транспорта с высоким уровнем выбросов углерода и серы;
- убыточность пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом и их субсидирование за счет грузовых;
- низкая эффективность регулирования рынка перевозки пассажиров на такси;
- ограниченное бюджетное финансирование расходов, связанных с предоставлением транспортных услуг по перевозке пассажиров, несовершенство процедуры проведения конкурсов и заключение договоров об их предоставлении;
- недостаточная мотивация перевозчиков по инвестированию для осуществления мероприятий по повышению качества и комфортности перевозок на автобусных маршрутах общего пользования;
- неэффективная и неконтролируемая система оплаты проезда пассажирами на автомобильном транспорте;
- высокий уровень неофициального трудоустройства работников автомобильного транспорта;

– неразвитая сеть маршрутов авиационных перевозок между регионами страны, а также неудовлетворительное состояние аэропортов, высокая стоимость авиационных пассажирских перевозок.

Для решения этих проблем необходимо выполнить следующие задачи: обеспечение мобильности и функционирование современного пассажирского транспорта; обеспечение эффективного государственного надзора за качеством предоставления транспортных услуг по перевозке пассажиров; внедрение механизма действенного контроля за предоставлением отчетности на транспорте всеми субъектами хозяйствования и повышения их ответственности за предоставление недостоверных данных; противодействие нелегальным перевозкам, создание условий выхода перевозчиков из «тени» и обеспечения легализации доходов автомобильных перевозчиков; обеспечение развития мультимодальных пассажирских перевозок и «единого транспортного билета»; составление организации и финансирование социально важных пассажирских перевозок всеми видами транспорта; внедрение контрактной формы взаимоотношений перевозчиков с местными органами исполнительной власти по заказу социальных обязательств и общественно важных услуг по перевозке пассажиров; либерализация и дерегулирование рынка пассажирских автомобильных перевозок; обеспечение развития сети маршрутов авиационных перевозок между регионами страны, в частности, благодаря модернизации региональных аэропортов и аэродромов с привлечением международных кредитных программ и грантов для удешевления и повышения доступности авиационных услуг; создание благоприятных условий для привлечения авиаперевозчиков для осуществления международных перевозок и перевозок между регионами страны, в частности, авиакомпаний модели «лоукост».

Следует добавить, что повышение качества пассажирских перевозок возможно путем внедрения механизма систем управления качеством пассажирских перевозок с обязательным обнародованием результатов деятельности; внедрение механизма организации социальных обязательств и предоставления общественно важных услуг по перевозке пассажиров; внедрение новых технологий и интеллектуальных транспортных систем для улучшения качества предоставления транспортных услуг, систем информирования о предоставленных услугах, внедрение электронной и интегрированной автоматической системы оплаты проезда; создание условий для основания совместных компаний пригородных пассажирских перевозок с участием местных органов исполнительной власти; создание условий для обеспечения деятельности частных перевозчиков для перевозок пассажиров между регионами страны и в международном сообщении; проведение проверок использования транспортных средств сверх установленного изготовителем срока; внедрение системы мониторинга соблюдения прав пассажиров и критериев оценки качества услуг пассажирских перевозок, а также систем стимулирования перевозчиков за их достижение и соблюдение социальных нормативов; обеспечение доступности транспортных услуг для всех граждан, в том числе для лиц с инвалидностью и других маломобильных групп населения, путем создания для них доступной среды для свободного передвижения [2].

**Выводы.** Таким образом, для максимального использования транспортного потенциала региона необходимо создать клиентоориентированную систему транспортного обслуживания и принять меры для обеспечения эффективной организации работы транспортно-дорожного комплекса страны и получить синергетический эффект от эффективного сочетания потенциала и возможностей всех видов транспорта на основе партнерско-конкурентных устоев осуществление перевозок.

#### Список источников

1. Костылев И. И., Блинов Э. К. Совершенствование контейнерной транспортной инфраструктуры на этапе инновационного развития России // Транспорт Российской Федерации. 2008. № 5 (18). С. 46–49.
2. Резников А. В., Яковлев Д. Ю. Инновационное развитие дорожного комплекса как ключевой фактор развития экономики Российской Федерации // Экономика строительства. 2011. № 5 (11). С. 52–59.
3. Трифонов И. В., Колмогоров А. А., Трошко И. И. Инновационные подходы к развитию транспортной инфраструктуры России (на примере электротранспорта) // Инновационное развитие экономики. 2019. № 6 (54). С. 79–87.