

Слайд 1

Здравствуйте, уважаемые члены аттестационной комиссии!

Тема моей ВКР – **«Совершенствование управления системой транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне (на примере комитета транспорта и дорожного хозяйства г. Волгограда)».**

Развитие транспортной инфраструктуры Волгограда один из важнейших вопросов, успешность решения которого, будет оказывать первоочередное влияние на комфортность проживания в среднесрочной перспективе.

Слайд 2

Цель работы - разработка направлений по совершенствованию управления системой транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне (на примере комитета транспорта и дорожного хозяйства города Волгограда).

Объект исследования - комитет транспорта и дорожного хозяйства города Волгограда.

Предмет исследования – управление системой транспорта и дорожного хозяйства на муниципальном уровне (на Примере комитета транспорта и дорожного хозяйства города Волгограда).

Слайд 3

Задачи данной работы Вы можете увидеть на данном слайде.

Слайд 4

Городские проблемы мобильности населения увеличиваются пропорционально, а в некоторых случаях по экспоненте. С 1950 по 2015 гг. городское население в мире увеличилось более чем вдвое, достигнув 3,7 млрд. чел. В 2015 году около 52,6% населения в мире проживало в городах. Динамика численности городского населения мира, развитых и развивающихся стран представлена на рис. на слайде.

Слайд 5

Анализ состояния и развития услуг городского общественного транспорта может быть проведен по таким подсистемам, как городская пространственная инфраструктура, дорожно-транспортная инфраструктура, транспортная инфраструктура и подвижной состав, пассажиропотоки и уровень сервиса.

Распределение населения в зависимости от удаленности от центра – на слайде. Анализируя такой фактор транспортной обеспеченности, как доступность остановок наземного общественного транспорта можно сделать вывод, что основная часть населения города более 70% (более 8,5 млн. чел.) размещена в пределах 5-ти минутной пешей доступности до ближайшей остановки наземного общественного транспорта. Более 95% населения Волгограда проживает в зоне 10-ти минутной доступности до ближайшей остановки, что характеризует доступность этого элемента транспортной инфраструктуры как хорошую.

Слайд 6

Среднее значение времени доступа до ближайшей остановки по городу (для населения) составляет 3,7 минуты, что также является очень хорошим показателем. Анализируя карту, характеризующую данный фактор

транспортной обеспеченности (рис. на слайде), нельзя выделить какие-то обширные районы или территории, которым советуют явно низкие значения данного показателя.

Слайд 7

В целом для города характерна одинаковая ситуация, явное преобладание территорий с хорошей доступностью. Также это видно из графика (рис. на слайде), который характеризует, изменение данного показателя от центра города к окраинам.

Из графика видно, что средние значения возрастают от 2,8 в центральных районах, до 4,2 на окраинах с отсутствием резких перепадов или значительных изменений.

Слайд 8

Среднее значение времени доступности до ближайшей станции метрополитена для всего населения (с учетом использования наземного общественного транспорта) составляет 12,6 минут. Что характерно для показателей доступности станций метрополитена, это то, что они очень сильно дифференцированы по территории города (рис. на слайде).

Для центральных районов характерны высокие показатели доступности станций метрополитена.

Слайд 9

Распределение населения города в зависимости от числа доступных маршрутов наземного общественного транспорта – рисунок на слайде.

Число маршрутов наземного транспорта, очень важный показатель, учитывая радиальную структуру города и каркаса транспортной сети – метрополитена, он отражает возможность пользоваться транспортными услугами без доступа к метро, а также характеризует уровень связи с близлежащими районами города. Основная часть населения города (69%) имеет 9 и более доступных маршрутов наземного общественного транспорта, оставшаяся часть населения (31%) имеет менее 9-ти доступных маршрутов, из которых для 6% населения доступно менее 4-х маршрутов.

Слайд 10

Среди заметных проблем городского общественного транспорта основными являются:

- неадекватное спросу на услуги общественного транспорта развитие дорожной инфраструктуры и маршрутизации перевозок;
- недостаточно высокое качество услуг общественного транспорта, включая низкую скорость его движения, безопасность и уровень дополнительного сервиса на линии;
- негативное влияние на окружающую среду, особенно автобусов, с точки зрения ее загрязнения выхлопными газами, и шума от электрических видов транспорта (трамваев);
- неблагоприятное финансовое состояние муниципальных транспортных организаций в условиях недостаточного субсидирования услуг и низкой заработной платы персонала.

Слайд 11

В рамках совершенствования работы механизмов стратегии развития Волгограда, могут быть достигнуты, на наш взгляд, следующие результаты:

1) повышение транспарентности властных структур и достижение открытости при принятии важных стратегических решений;

2) активизация процессов организационного обновления. С точки зрения теории элит отсутствие ее циркуляции становится основанием для застоя и неэффективного управления, кадровая сменяемость, особенно на высших должностях управления городом позволит бороться с коррупцией, оптимизировать структуру деловых коммуникаций, внести в управленческий процесс новшества и новации, связанные с развитием современного общества и современной науки.

Слайд 12

Планируемые к реализации проекты по развитию общественного транспорта Волгограда:

- строительство скоростной автомагистрали;
- реконструкция автомобильных дорог.
- обустройство автомобильных дорог объектами транспортно-дорожной и сервисной инфраструктуры (мотели и кемпинги, автозаправочные станции, станции технического обслуживания автомобилей, охраняемые стоянки автомобилей, объекты информационного обеспечения)
- строительство и реконструкция на территории участков автомобильных дорог
- реконструкция автодорожных подходов.

Слайд 13

В городе исторически существуют проблемы в сфере транспорта:

20% горожан тратят на дорогу >3 часов в день;
ситуацию усугубляет рост автопарка;
дороги сильно перегружены;
низкая связность дорожной сети приводит к перепробегу автомобилей; высокая доля использования личного транспорта;
несоблюдение графика движения по причине загрузки дорог;
метро доступно не всем горожанам;
маршрутная сеть устарела;
недостаточно развита пешеходная и велосипедная инфраструктура;

нарушение правил парковки препятствует движению пешеходов.

Были выделены задачи не только по численному увеличению подвижного состава общественного транспорта, но и по качественному его изменению: сокращению времени ожидания на остановке и времени поездки, оптимизации транспортных маршрутов.

В ближайшей перспективе следует сосредоточиться на задаче сделать пассажирский транспорт более привлекательным, чем автомобильный.

Таким образом, Цель работы достигнута.

Спасибо за внимание! Доклад окончен.