Планирование развития транспортного комплекса на территории МО г. Краснодар

Шамраевой Натальи Владимировны

Институт экономики, управления и бизнеса/кафедра экономической безопасности,

Университет ФГБОУ ВО «Кубанский государственный технический университет», город Краснодар, страна Россия

**Аннотация**

Объект исследования - транспортный комплекс МО г. Краснодар.

Предмет исследования - система планирования развития транспортной системы МО г. Краснодар.

Цель - проанализировать существующую систему планирования развития транспортного комплекса в МО г. Краснодар и разработать рекомендации, направленные на её совершенствование.

Рассмотрены теоретические основы по организации планирования развития транспортного комплекса МО г. Краснодар. Проведен анализ системы транспортного комплекса на территории муниципального образования г. Краснодар. Выявлены факторы, влияющие на развитие системы транспортного комплекса МО г. Краснодар.

По результатам проделанной работы разработаны рекомендации по совершенствованию системы управления транспортным комплексом на территории МО г. Краснодар.

**Ключевые слова:** ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС, ГРУЗОВОЙ ТРАНСПОРТ, ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ, ЭКОНОМИКА, ИНФРАСТРУКТУРА

**1.Введение**

Состояние и развитие транспортной системы имеют для Российской Федерации исключительное значение. Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических и других целей. В современных условиях транспорт является одним из определяющих функциональных факторов повышения темпов экономического роста.

Транспортная система является одним из необходимых факторов эффективного функционирования экономики страны и важнейшей инфраструктурной основой устойчивого роста в рамках экономического развития. В современных условиях, когда экономики стран связаны воедино в сети мирового производства, развитие эффективно работающих транспортно-коммуникационных систем является необходимым условием для того, чтобы развивающиеся страны внедрились в эту глобальную сеть.

Без комплексного и системного решения проблем развития транспортной инфраструктуры, невозможно добиться удвоения ВВП, осуществить качественный прорыв в экономике, повысить экономический потенциал регионов и конкурентоспособность отечественных производителей, обеспечить достойное качество жизни для российского населения.

Россия владеет уникальными возможностями участия не только в международном транспортном транзите, но и в международной транспортной интеграции — важных элементах усиления геоэкономической и геополитической роли на международной арене.

В этих условиях евразийское положение России приобретает исключительно важное экономическое и геополитическое значение.

Объект исследования - транспортный комплекс МО г. Краснодар.

Предмет исследования – система планирования развития транспортной системы МО г. Краснодар.

Цель - проанализировать существующую систему транспортного комплекса на муниципальном уровне и разработать рекомендации, направленные на её совершенствование.

Для достижения поставленных целей в данной работе необходимо решить следующие задачи:

-рассмотреть теоретические основы по организации планирования развития транспортного комплекса РФ.

-провести анализ транспортного комплекса МО г. Краснодар.

-дать рекомендации по оптимизации системы планирования развития транспортного комплекса МО г. Краснодар.

В процессе работы были использованы методы сравнительного и факторного анализа по отчетным данным за 2016-2020 гг.

Курсовая работа содержит: введение, три раздела, заключение и список литературы.

В первом разделе раскрыта теоретические основы по организации планирования развития транспортного комплекса РФ.

Во втором разделе проведен анализ транспортного комплекса МО г. Краснодар и его состояния.

В третьем разделе обозначены рекомендации по оптимизации системы планирования развития транспортного комплекса МО г. Краснодар.

1. **Методы и методологии**

**1.1 Понятие транспортной инфраструктуры, состав и назначение**

Необходимость обеспечения устойчивого развития регионов России, комплексного освоения и поддержания территориальной целостности ее экономического пространства, а также повышения эффективности использования экономических ресурсов делает проблему формирования сбалансированной региональной инфраструктуры, важнейшей составляющей которой является транспортная инфраструктура, чрезвычайно актуальной.

В настоящее время значительная дифференциация регионов, низкий уровень структурированности экономического пространства, а также ограниченность инвестиционных потоков привели к тому, что транспортная инфраструктура не соответствует в должной степени модели экономического роста РФ. Как результат, усиливаются диспропорции между регионами европейской и азиатской части страны, тормозится использование природно-ресурсного и промышленного потенциала регионов, затрудняется целенаправленное межрегиональное и внутрирегиональное перемещение трудовых и материальных ресурсов.[9]

Транспортная инфраструктура-это совокупность всех видов транспорта и транспортных структур, деятельность которых направлена на создание благоприятных условий функционирования всех отраслей экономики, т.е. совокупность материально-технических систем транспорта, предназначенных для обеспечения экономической и неэкономической деятельности человека. Другими словами, под транспортной инфраструктурой следует понимать совокупность материально-технических и организационных условий, обеспечивающих быстрое и беспрепятственное выполнение перевозочного процесса. Транспортная инфраструктура должна не только поддерживать текущие хозяйственные связи, но и иметь некоторый резерв, призванный обеспечить мобильность экономики. Особенность транспортной инфраструктуры состоит в том, что ее рост происходит медленнее, чем расширение хозяйственных связей. Традиционно эти проблемы проявляются на стыках различных ведомств и видов транспорта.



Рисунок 1 – Элементы транспортной инфраструктуры

Важное значение транспортная инфраструктура имеет и в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой служит одним из важных факторов привлечения населения и производства, является важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект.[6]

Транспорт создает условия для формирования местного и общегосударственного рынка. В условиях перехода к рыночным отношениям роль рационализации транспорта существенно возрастает. С одной стороны, от транспортного фактора зависит эффективность работы предприятия, что в условиях рынка напрямую связано с его жизнеспособностью, а с другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами, что без транспорта невозможно, следовательно, невозможен и сам рынок. Поэтому транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры.

Таким образом, транспортная инфраструктура представляет собой совокупность материально-технических и организационных условий, обеспечивающих быстрое и беспрепятственное выполнение перевозочного процесса. Она играет большое значения для развития страны, оказывает влияние на размещение производительных сил, большое значение имеет и в решении социально-экономических проблем, создает условия для формирования местного и общегосударственного рынка.

**1.2 Транспортный комплекс и его роль в экономике РФ**

Качество функционирования транспортного комплекса оказывает непосредственное влияние на развитие экономики страны, является важнейшим фактором ее конкурентоспособности на международном рынке, в том числе в реализации ее транзитного потенциала. Развитие производства невозможно без быстрого, безопасного и надежного перемещения грузов. Не меньшее влияние транспорт оказывает и на социальную сферу, качество жизни населения, степень его мобильности, удовлетворение потребности в передвижениях с различными целями.

Скорость транспортного сообщения также влияет на эффективность экономических связей и подвижность населения. Рост скорости доставки грузов и пассажиров дает ощутимый экономический и социальный эффект. Важную роль в социально-экономическом развитии страны играют безопасность и экологичность транспортной системы.

Большое значение транспорт имеет и в решении социально- экономических проблем. Транспорт рассматривается как активный элемент взаимодействия, при котором он не только организует перевозки с учётом изменяющихся потребностей производства, но и само производство активно упорядочивает связи и формирует свои программы развития, исходя из возможностей и потребностей транспорта. Большое значение транспорт имеет и в решении социально- экономических проблем. Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукцию, а только участвует в ее создании, обеспечивая производство сырьем, материалами, оборудованием и доставляя готовую продукцию потребителю. Транспортные издержки включаются в себестоимость продукции.[8]

Т а б л и ц а 1 – Протяжённость путей сообщения транспортной системы РФ

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 22015 | 22016 | 22017 | 22018 | 22019 | 22020 |
| Эксплуатационная длина  железнодорожных путей общего  пользования | 86,3 | 6,4 | 6,5 | 6,6 | 7,0 | 7,0 |
| Протяженность автомобильных дорог общего пользования | 1.480,5 | 1.498,5 | 1.507,8 | 1.531,6 | 1.542,2 | 1.553 |
| В том числе с твердым покрытием | 11.045,5 | 11.053,7 | 11.064,0 | 11.077,5 | 11.089,3 | 11.096 |
| Эксплуатационная длина  трамвайных путей | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,4 | 2,4 | 2,4 |
| Эксплуатационная длина  троллейбусных линий | 5,3 | 5,3 | 5,2 | 5,1 | 5,1 | 5,5 |
| Эксплуатационная длина путей  метрополитена | 0,517 | 0,532 | 0,542 | 0,582 | 0,602 | 0,616 |
| Протяженность газопроводов (на конец года), тыс. км | 77,7 | 79,3 | 79,8 | 79,5 | 82,0 | 83,7 |
| Протяженность нефтепроводов (на конец года), тыс. км | 4,8 | 4,2 | 3,4 | 3,4 | 3,4 | 3,6 |
| Протяженность нефтепродуктопроводов (на конец года)3), тыс. км | 9,3 | 6,6 | 7,3 | 7,1 | 6,8 | 7,2 |
| Протяженность внутренних  водных судоходных путей | 101,7 | 01,5 | 01,5 | 01,5 | 0,6 | 01,6 |

По некоторым отраслям промышленности транспортные издержки очень значительны, как, например, в лесной, нефтяной отраслях промышленности, где они могут достигать 30% себестоимости продукции. Транспортный фактор имеет особо огромное значение в нашей стране с ее огромной территорией и неравномерным размещением ресурсов, населения и основных производственных фондов. Большое значение транспорт имеет и в решении социально- экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой является одним из факторов привлечения населения и производства, служит важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект. [12]

Т а б л и ц а 2 - Ключевые показатели социально-экономической статистики в годовом выражении, 2016–2020 годы, %

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| ВВП | 0,3 | 1,6 | 2,3 | 2,0 | 0,7 |
| Промышленное производство | 2,2 | 2,1 | 2,9 | 3,1 | 2,6 |
| Добывающая промышленность | 2,3 | 2,1 | 4,1 | 2,4 | 3,8 |
| Обрабатывающее производство | 2,6 | 2,5 | 2,6 | 3,8 | 2,1 |
| Обеспечение э/э, газом и паром | 2,0 | 0,4 | 1,6 | 1,7 | 0,4 |
| Водоснабжение, водоотведение | 0,8 | -2,1 | 2,0 | -0,8 | 1,8 |
| Продукция сельского хозяйства | 4,8 | 3,1 | –0,6 | -1,2 | 2,6 |
| Ввод жилой площади | –6,0 | -1,3 | –4,5 | -1,2 | 7,4 |
| Строительство | –2,2 | -1,2 | 5,3 | 5,9 | 0,2 |
| Грузооборот транспорта | 1,8 | 5,5 | 2,8 | 3,1 | 1,1 |
| Реальные располагаемые доходы | –4,5 | -0,5 | 0,1 | 1,3 | -1,3 |
| Реальная заработная плата | 0,8 | 2,9 | 8,5 | 8,4 | 2,3 |
| Индекс потребительских цен (годовые  данные, декабрь к декабрю ) | 5,4 | 2,5 | 4,3 | 2,4 | 4,9 |
| Оборот розничной торговли | –4,6 | 1,3 | 2,8 | 2,9 | 1,5 |
| Продовольствие (вкл. алкоголь и табак) | –5,0 | 1,1 | 2,1 | 2,5 | 1,4 |
| Непродовольственные товары | –4,2 | 1,5 | 3,5 | 3,3 | 1,7 |
| Платные услуги населению | 0,7 | 1,4 | 1,4 | 1,6 | -1,0 |
| Экспорт | –17,5 | 25,5 | 25,3 | 28,1 | -3,7 |
| Импорт | –0,8 | 24,4 | 4,4 | 11,3 | -1,8 |
| Общая численность безработных  (в возрасте 15 лет и старше) | –0,5 | -6,5 | –7,8 | -8,3 | -5,9 |

Таким образом, транспорт является одной из крупнейших системообразующих отраслей, имеющих тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы. По мере дальнейшего развития страны, расширения ее внутренних и внешних транспортно-экономических связей, роста объемов производства и повышения уровня жизни населения значение транспорта и его роль как системообразующего фактора будут только возрастать.

**1.3 Проблемы развития транспортного комплекса РФ**

На современном этапе экономика Российской Федерации находится в состоянии необходимости активных преобразований, которые смогли бы обеспечить стабильный рост всего народного хозяйства. Учитывая текущие условия, такие как усиление глобальной конкуренции, которая происходит на всех основных мировых рынках, и невозможность интенсивного роста за счет наращивания экспорта полезных ископаемых, возникает проблема проведения значительных структурных преобразований экономики. Одним из важных направлений этого развития должно стать реформирование транспортной системы Российской Федерации, так как на текущий момент существующая система не справляется с потребностями народного хозяйства, тем самым тормозя его развитие: уровень экономических и качественных показателей, характеризующий транспортную систему Российской Федерации, не позволяет эффективно решать задачи, стоящие перед экономикой.

В целом проблемы развития транспортной отрасли связаны с такими особенностями страны, как ее огромные размеры, сочетающиеся с низкой плотностью населения; неравномерность размещения производственных центров, приводящая к значительным проблемам построения эффективных логистических систем работы; неконкурентоспособность отечественных предприятий, вызванная как низкой производительностью труда, так и устаревшей материально-производственной базой.[13]

В настоящее время в транспортной сфере следует выделить основные проблемы, которые оказывают непосредственное воздействие на функционирование всей транспортной системы, а также на взаимодействие с другими отраслями экономики:

-обновление основных фондов различных видов транспорта происходит в недостаточном объеме и сниженными для нормальной работы всей системы темпами (износ составляет более 50 % и продолжает увеличиваться).

-уровень информатизации транспортных процессов в отношении обмена информацией для более эффективного взаимодействия в отрасли транспорта с другими отраслями экономики недостаточен.

-недостаточное развитие научной деятельности в сфере транспорта. Объемы финансирования в исследования в сфере транспорта не способны обеспечить развитие научной деятельности в данной области.

-количество высококвалифицированных специалистов во всех отраслях транспортной системы не отвечает требованиям современного рынка, что приводит многие транспортные предприятия к банкротству.

При этом следует также отметить, что на каждом отдельно взятом виде транспорта имеются серьезные проблемы. В качестве примера можно рассмотреть дорожное хозяйство. На начало 2020 года общая протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием составила 776 тысяч километров, по сравнению с докризисными показателями 2017 года произошло увеличение всего на 0,65 %. Также не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог, особенно в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока. За пять лет – с 2015 по 2020 гг. протяженность магистральных автомобильных дорог не увеличилась и составляет 30,0 тысяч километров. До сих пор не урегулированы и требуют решения вопросы сопряжения магистральных дорог, которые обеспечивают подъезд автомобильного транспорта к городам, и внутригородских улиц и дорог. По состоянию на начало 2020 г. 28,5 % сельских населенных пунктов Российской Федерации не имеют связи по дорогам с твердым покрытием с сетью путей сообщения общего пользования.

В последние годы в силу целого ряда причин железнодорожное строительство в России практически не ведется. Об этом свидетельствует статистика - за последние 10 лет эксплуатационная протяженность железных дорог снизилась на 600 км, а по сравнению с 1991 г. - на 2 тыс. км. Ввод в строй новых железнодорожных линий осуществлялся медленно.

Нуждается в комплексной модернизации и инфраструктура воздушного транспорта. Деятельность большинства региональных авиакомпаний направлена на развитие сообщения только с Москвой. Неустойчивая социально-экономическая обстановка повлекла за собой уточнение приоритетов развития транспортной системы России и задач государства в области развития транспорта, направлений и механизмов их реализации.

Развитие транспортной системы оказывает большое влияние на экономический рост страны в целом. Все предприятия ежедневно пользуются услугами транспортной инфраструктуры. Своевременно доставленные грузы способствуют увеличению прибыли предприятий как со стороны заказчика, так и со стороны поставщика. Таким образом, происходит минимизация издержек предприятий, что способствует более продуктивной работе компаний. При этом будет удовлетворен и спрос потребителей доставленной продукции, и изделий, повышения уровня цен на товары ввиду задержки того или иного рейса не произойдет, следовательно, увеличится уровень благосостояния населения.

**3. Результаты**

**2.1 Характеристика транспортного комплекса МО г. Краснодар**

Муниципальное образование город Краснодар в транспортном отношении является центром Краснодарского края, территориально-транспортным комплексом стратегических транспортных узлов, обслуживающих транзитные грузопотоки и пассажиропотоки, следующие в направлении южных морских портов России и курортную зону Черноморского побережья. Одной из важнейших составных частей транспортной инфраструктуры муниципального образования город Краснодар является пассажирский транспорт общего пользования. В следующей таблице представлена общая протяженность маршрутных сетей по видам транспорта:[14]

Т а б л и ц а 3- Протяженность маршрутный сетей в МО г. Краснодар

|  |  |
| --- | --- |
| Общая протяжённость маршрутной сети муниципального образования город Краснодар, км | 4312,3 |
| Трамвайная сеть | 380,0 |
| Троллейбусная | 313,4 |
| Автобусная | 3618,9 |

В целях обновления муниципального подвижного состава администрацией муниципального образования город Краснодар реализуются мероприятия, направленные на обновление трамвайного парка, так, в рамках исполнения государственной программы Краснодарского края «Социально-экономическое и инновационное развитие Краснодарского края», утверждённой постановлением главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 05.10.2015 № 943 в период 2020–2022 годы запланировано приобретение трамвайных вагонов в количестве 103 единиц, в том числе: в 2020 году — 35 ед.; в 2021 году — 35 ед.; в 2022 году — 33 ед. Также в 2020 году проведено обновление троллейбусного парка, а именно приобретены троллейбусы с автономным ходом в количестве 12 ед.

При этом перевозку пассажиров осуществляют 23 предприятия, в том числе одно муниципальной формы собственности, два индивидуальных предпринимателя без образования юридического лица, одно простое товарищество. Количество перевезённых пассажиров за 2020 год составило 101,8 млн.пасс., в том числе горэлектротранспорт — 66,7 млн.пасс., автобус — 35,1 млн.пасс. Снижение объёмов перевозок в 2020 году обусловлено реализацией мер, применяемых в целях недопущения распространения инфекции, вызванной коронавирусом на территории Российской Федерации (в том числе по сокращению объёмов регулярных перевозок, ограничению движения транспортных средств по муниципальным маршрутам, введения карантина на территории Краснодарского края).

Проблемы, присутствующие в транспортном комплексе муниципального образования:

-Краснодар – центр моноцентрической агломерации, что дополнительно нагружает дорожно-транспортную инфраструктуру;

-длительность поездки от ядра в любую точку города значительно превышает норматив.

Транспорт:

- 140 из 268 трамваев требуют замены;

-15 лет - средний возраст троллейбусов;

-требуется обновление парка электротранспорта.

- протяженность дорог не увеличивается при росте населения;

- 24 место среди городов мира с самыми большими пробками;

- магистральные улицы загружены в 2-2,5 раза больше нормативов;

- город пересекается ЖД линиями, затрудняющими связь между районами.

В соответствии с приведенными данными можно сказать, что транспортная система МО г. Краснодар нуждается в комплексном обновлении, а также в разработке мер по развитию транспортного комплекса.

**2.2 Анализ работы грузового транспорта в МО г. Краснодар**

Грузоперевозки в Краснодар и через Краснодар идут со всех точек страны. На территории муниципального образования город Краснодар 57 действующих предприятий осуществляющих грузоперевозки автомобильным и железнодорожным транспортом.

В комплекс грузовых перевозок муниципального образования город Краснодар входят следующие виды:

1.Автотранспортный узел (две автодороги федерального значения), обеспечивающий транзит хозяйственных грузов и пассажиров по всем направлениям России и странам СНГ, а также внутригородские перевозки, опирающийся на разветвленную сеть наиболее качественных в Российской Федерации автомобильных дорог (основные перевозчики: ЗАО «Кубаньгрузсервис», ООО «Русский пассажирский транспорт», а также малые автомобильные предприятия и частные предприниматели).

2. Четыре направления железных дорог; с полной нагрузкой работают 3 железнодорожных вокзала, через которые за сутки проходят в среднем около 40 транзитных поездов, летом их количество увеличивается более чем в 2 раза (Краснодарское отделение СКЖД).

3. Внутренний водный транспорт осуществляет перевозки грузов по внутренним водным путям и в судах смешанного «река-море» плавания (основной перевозчик - ОАО «Кубанское речное пароходство»).[10]

По итогам 2020 года протяженность автомобильных дорог общего пользования составила 32,4 тыс. километров, из которых 26,2 тыс. километров имеют усовершенствованное покрытие.

Общее количество грузовых автомобилей (включая пикапы и легковые фургоны) составило 144.2 тыс. единиц, средний возраст парка грузовых автомобилей - 15,2 года (53 процента парка грузовых автомобилей старше 15 лет).

Количество легковых автомобилей в МО г. Краснодар - 355 тыс. единиц со средним возрастом 11,5 года (57 процентов парка старше 10 лет).

Объем грузовых перевозок автомобильным транспортом в 2020 году составил 500 тыс. тонн, или 68 процентов объема перевозок, без учета трубопроводного транспорта. Грузооборот автомобильного транспорта составил 3,9 млн. тонн грузов, или 7.4 процента грузооборота всех видов транспорта, за исключением трубопроводного. Средняя дальность грузовой перевозки автомобильным транспортом составила 26 километров.

Основными категориями грузов, перевозимых автомобильным транспортом, являлись строительные грузы, продукция сельского хозяйства, нефтепродукты, удобрения и товары народного потребления.

С 2015 по 2020 год общий парк легковых автомобилей вырос на 17 процентов, что составило 361,1 тыс. автомобилей. Автомобилизация выросла с 240 автомобилей до 347 автомобилей на 1000 человек.

Доля поездок на личном транспорте в МО г. Краснодар выше, чем в других городах, что объясняется в том числе более низкой стоимостью владения автомобилем. Грузоперевозки — это в первую очередь процесс, вследствие которого совершается перемещение в какое-либо место ценных, хрупких, крупногабаритных, , любых объектов с помощью какого-нибудь транспорта. В таблице 4 рассмотрены данные, показывающие статистику перевозок грузов и самого грузооборота автомобильного транспорта по муниципальному образованию г. Краснодар за период 2007-2020 годов.

Т а б л и ц а 4 - Перевозки грузов и грузооборот автомобильного транспорта по муниципальному образованию г. Краснодар

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Годы | Перевозки грузов,  млн тонн | Грузооборот,  млн тонно-километров |
| 2007 | 1,6 | 214,0 |
| 2008 | 1,8 | 235,4 |
| 2009 | 1,6 | 260,0 |
| 2010 | 2,3 | 270,7 |
| 2011 | 2,9 | 321,9 |
| 2012 | 3,9 | 293,2 |
| 2013 | 5,0 | 257,9 |
| 2014 | 9,0 | 294,3 |
| 2015 | 7,7 | 234,8 |
| 2016 | 6,7 | 194,6 |
| 2017 | 8,2 | 181,8 |
| 2018 | 12,9 | 240,9 |
| 2019 | 16,0 | 295,5 |
| 2020 | 7,3 | 125,3 |

Грузовой транспорт в МО г. Краснодар является одним из важнейших инструментов для решения социальных и экономических задач муниципального образования город Краснодар. Он не только создает базовые условия деятельности предприятий и организаций, жизнедеятельности населения муниципального образования, но и обеспечивает полноценное участие Краснодарского края в экономике, торговле и в производственных и международных уровнях. Проблемы, присутствующие в работе грузового транспорта в городе Краснодар:

Низкая скорость, надежность и полнота услуг при транспортировке грузов обусловливают значительные избыточные совокупные издержки, которые составляют около 300 млн. рублей в год дополнительных затрат на перевозку (включая транспортный риск и вредные выбросы) из-за недостаточного развития перевозок и несбалансированности структуры перевозок по видам транспорта.

В 2 - 3 раза ниже уровень контейнеризации перевозок в в муниципальном образовании г. Краснодар по сравнению со городами-лидерами в области качества оказания логистических услуг. При этом доля контейнеризации не может рассматриваться в отрыве от структуры товарного производства.[11]

Более 30 процентов составляет доля перевозок грузов автомобильным транспортом на маршрутах свыше 100 километров, при оптимальном поясе дальности 50 - 70 километров с учетом совокупной экономической стоимости (с учетом вредных выбросов, социального и транспортного рисков), что свидетельствует о высокой доле автомобильных перевозок на дальних расстояниях.

**2.3 Анализ работы пассажирского транспорта в МО г. Краснодар**

В настоящее время пассажирские перевозки на территории муниципального образования город Краснодар осуществляются 23 предприятиями, в том числе 2 индивидуальными предпринимателями, а также одним предприятием муниципальной формы собственности. Маршрутная сеть муниципального образования город Краснодар состоит из 16 трамвайных, 12 троллейбусных маршрутов, 88 автобусных маршрутов регулярных перевозок. Пассажирские перевозки осуществляют 19 предприятий городского пассажирского транспорта, в том числе 16 предприятий осуществляют перевозку пассажиров маршрутными такси.

Муниципальное унитарное предприятие "Краснодарское трамвайно-троллейбусное управление" муниципального образования город Краснодар имеет 453 единицы горэлектротранспорта, в том числе: трамваи - 268, троллейбусы - 185. Средний возраст трамвайных вагонов, эксплуатируемых МУП "КТТУ", составляет 29 лет, троллейбусов - 15 лет. Из 268 единиц трамвайных вагонов, находящихся в хозяйственном ведении МУП "КТТУ", 150 единиц эксплуатируется за пределами сроков разрешенной эксплуатации, а из 185 троллейбусов - 80 единиц. Своевременное обновление парка трамваев и троллейбусов сдерживается из-за высокой стоимости этих транспортных средств (средняя стоимость троллейбуса и трамвая соответственно в 1,3 и 3,5 раза выше средней стоимости городского автобуса). Реализация мероприятий программы по обновлению трамвайного парка позволит к 2023 году заменить на 50% морально и технически устаревший пассажирский транспорт.

В кубанской столице наблюдается 80-процентный износ автобусов особо большого класса. Для соблюдения установленной регулярности движения, оптимизации маршрутной сети города и повышения качества пассажирских перевозок продлеваются автобусные маршруты, меняются схемы движения, а также, открываются новые автобусные маршруты, вносятся корректировки в расписание движения, увеличивается количество автобусов на маршрутах. Автобусы средней вместимости заменяются автобусами большой вместимости, сезонные автобусные маршруты переводятся в разряд круглогодичных, проводится работа по привлечению новых перевозчиков. [15]

На сегодняшний день обслуживание муниципальных городских маршрутов регулярного сообщения муниципального образования город Краснодар осуществляется 1140 автобусами, из которых 200 автобусов эксплуатируются за пределами срока амортизации, что увеличивает вероятность выхода из строя узлов и агрегатов в процессе их дальнейшей эксплуатации и приводит к дополнительным расходам на их обслуживание. Стоимость одного автобуса большой вместимости в среднем составляет 8,5 млн. рублей. Из-за высокой стоимости автобусов перевозчикам сложно обеспечить обновление подвижного состава, соответствующего требованиям действующего законодательства, за счет собственных средств.

Общее количество подвижного состава, осуществляющего перевозку пассажиров составляет 1459 ед. транспортных средств, в том числе по видам транспорта: троллейбус — 143 ед. транспортных средств; трамвай — 230 ед. транспортных средств; автобус — 1086 ед. транспортных средств.

Кроме того, маршрутная сеть города включает 83 маршрута, обслуживаемых маршрутными таксомоторами. Краснодарские маршрутные такси (более 800 единиц) перевозят пассажиров (около 193 тысяч человек ежедневно) как на городских, так и на пригородных направлениях.

По состоянию на 01.01.2021 маршрутная сеть краевого центра включает 88 автобусных маршрутов протяжённостью 3618,9 км (1086 единиц транспортных средств).

В настоящее время основной объем перевозок (88,8%) пассажиров по регулярным маршрутам города Краснодара осуществляется автобусом. Электрический транспорт обслуживает порядка 11,2% пассажиров, причем удельный вес электрического транспорта снижается. За последние годы объем перевозок пассажиров электрическим транспортом уменьшился с 26-28% (2011 – 2021 гг.) до 11,2%. Общественный транспорт в городе нуждается в обновлении по срокам службы, порядка 30% автобусов малого класса и 20% среднего класса. В муниципальных пассажирских предприятиях, в основном, преобладает новый подвижной состав.

За последние пять лет город приобрёл 355 автобусов большой вместимости; в 2020 году минский автомобильный завод осуществил поставку ещё 75 автобусов МАЗ-103.476, но в автопарке города Краснодара имеется подвижной состав, не предназначенный для городских перевозок пассажиров транспортом общего пользования (М3 класс I). В целом, сегодняшнее состояние пассажирского транспорта города не в полной мере соответствует современной городской инфраструктуре, оборудование маршрутной сети города не отвечает существующим требованиям.

Широкое распространение личного транспорта является основной причиной возникновения заторов на дорогах, поэтому отказ от него в пользу общественного важен не только для перевозчиков, но и для всех жителей города. Сложившийся непривлекательный образ общественного транспорта представляет опасность того, что потребитель, имеющий выбора в средствах передвижения, может не предпочесть общественный транспорт перед автомобилем.

1. **Обсуждение**

**3.1 Пути повышения эффективности работы транспортного комплекса МО г. Краснодар**

Транспортный комплекс - транспортные средства, объекты и субъекты транспортной инфраструктуры (общего и необщего пользования), пути сообщения, здания и сооружения, средства транспортного строительства, средства погрузки и выгрузки, посадки, высадки и обслуживания пассажиров, средства складирования и перевалки грузов на различных видах транспорта, транспортные узлы, средства связи и управления транспортом. Для успешного функционирования каждый транспорт должен стремиться к повышению эффективности своей деятельности на основе рационального использования ресурсного потенциала, увеличения прибыльности производства, улучшения качества предоставляемых услуг. Необходимое условие успешного функционирования ТК в условиях рынка является высокая конкурентоспособность услуг, предоставляемых потребителям. Проблемы, которые присутствуют в пассажирском транспорте муниципального образования представлены ниже.

1.Малая надежность маршрутов безрельсового транспорта в часы «пик».

2.Преобладание автобусов малой вместимости.

3.Низкая эксплуатационная скорость трамвая.

4.Низкое качество оказания транспортных услуг(устаревший транспорт и не соответствующая себестоимость оплаты ТУ).

5. Состояние транспорта, требующее обновления или оптимизации.

В соответствии с этим, можно выделить пути повышения работы транспортного комплекса муниципального образования.

1. Повышение надежности наземного транспорта в часы «пик» может заключаться в проведении таких мероприятий как усиление движения, повышение эффективности будет зависеть от резервных автобусов (5% от суточного выпуска). В час «пик», транспортные предприятия будут выпускать дополнительное количество транспорта, что обеспечит равномерное распределение пассажиров в транспорте, а также повысит надёжность перевозок самих пассажиров.

привлечение ведомственных автобусов

2. Совершенствование методов организации движения. Этот вариант повышения эффективности включает использование автобусов разной вместимости и спаренное движение двух автобусов большой и особо большой вместимости, что гарантирует решение такой проблемы как малая вместимость автобусного транспорта.

3. Система трамвайного комплекса имеет ряд ограничений, в связи с чем, хоть и осуществляет перевозку пассажиров без заторов, но при этом имеет низкую скорость передвижения. Для повышения эффективности передвижения трамвайного состава и увеличения скорости существует ряд условий, в них входят: увеличение разрешенной скорости движения с 60 км/ч до 75 км/ч; минимальные расстояния между остановочными пунктами, при которых достигается скорость сообщения 21 км/ч, равны 290 м и 280м; для того чтобы обеспечить скорость сообщения для трамвая 21 км/ч на перегоне 500 м необходимо чтобы трамвайная линия была полностью изолирована от основного транспортного потока.

4.Повышение качества перевозок пассажиров предполагает выполнение услуг в соответствии с расписанием движения и уровнем комфортности (удобств), которые перевозчик может предоставить потребителям. С точки зрения перевозчика эффективность будет оцениваться прибыльностью и рентабельностью перевозок, с точки зрения потребителя - надёжностью обслуживания, комфортом поездки и доступностью тарифа. Отсюда следует, что чем выше надёжность работы транспорта, тем более он эффективен с точки зрения потребителя его услуг.

5.Для повышения эффективности деятельности предприятия необходимо разрабатывать и внедрять инновационные мероприятия. Они направлены на реализацию стратегической цели деятельности транспортного предприятия - получение высокой прибыли, обеспечение стабильной финансовой устойчивости в своей работе. [2]

В настоящее время инновационный фактор становится решающим условием устойчивого развития транспорта. Проблема заключается в том, что наряду с необходимостью увеличения общего объема инвестиций для успешного функционирования транспорта необходимо изменение самой структуры инвестиций: значительную долю инвестиций необходимо направлять именно на финансирование инновационной деятельности. Необходимо обновлять транспортную продукцию, развивать новые виды перевозок и услуг, изучать потребности клиента и, в первую очередь, следует уделять внимание переработке, промежуточному хранению, организации погрузочно-разгрузочных операций, информационным и другим услугам.

Качественное совершенствование производства на транспорте осуществляется в форме нововведений, которые составляют основу инновационного процесса в условиях рынка ТУ. Основа инновационной деятельности - разработка и реализация инновационного проекта (программы), под которым понимается комплекс научно-исследовательских, опытно-конструкторских, производственных, организационных, финансовых, коммерческих и других мероприятий, увязанных по ресурсам, срокам и исполнителям, оформленных комплектом проектной документации и обеспечивающих эффективное решение конкретной научно-технической задачи.[3] Высокая эффективность выполнения ТУ предполагает, прежде всего, низкие издержки на эксплуатацию транспортных средств, что позволяет предприятию вести оптимальную ценовую политику.

Таким образом, деятельность по совершенствованию эффективности транспортного комплекса МО г. Краснодара должна быть направлена, прежде всего, на совершенствование организации перевозочного процесса и снижение издержек на эксплуатацию.

**3.2 Направления развития транспортного комплекса МО**

**г. Краснодар**

Исходя из комплексного анализа, который был проведён выше, содержащий в себе такие аспекты, как характеристика транспортной системы, его состояние, а также проблемы, рассмотрим существующие на данный период направления развития транспортного комплекса в МО г. Краснодар.

Для развития транспортного комплекса муниципального образования г. Краснодар, нами были предложены следующие мероприятия:

1.Включение велосипедных дорожек в транспортную систему города. Развитие велосипедной сети способствует снижению негативного влияния автотранспорта на состояние городской среды (высвобождение дорожного пространства, уменьшение влияния вредных факторов на экологию, снижение затрат энергии и др.). При сравнении различных видов транспорта с велосипедами, разница на затраты энергии, а также на явления загрязнения воздуха становится достаточно ощутимой.

Т а б л и ц а 5- Сравнительные характеристики веломобиля и других видов транспортных средств

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Транспортное  средство | Затраты  энергии, % | Загрязнение  воздуха, % |
| Автомобиль | 100 | 100 |
| Автобус | 26 | 10 |

*Окончание таблицы 5*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Транспортное  средство | Затраты  энергии, % | Загрязнение  воздуха, % |
| Трамвай | 13 | 3 |
| Троллейбус | 12 | 2 |
| Велосипед | 3 | 0 |

Внедрение велосипедных дорог предполагает выделение места и оборудования его для будущей эксплуатации. На первое время, длина велосипедных дорог будет составлять 2,5 км. В соответствии с этим, можно выделить основные виды расходов на создание велосипедных дорог в муниципальном образовании.

Т а б л и ц а 6- Затраты на асфальт при строительстве велосипедных дорог

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование | Количество/ед. |
| Ширина покрытия | 2 м |
| Длина покрытия | 2.5 км |
| Толщина слоя | 5см |
| Тип асфальта | Мелкозернистый |
| Требуется асфальта | 3019 тонн |
| Стоимость всего: | 3 759 344 млн руб. |

При создании велодорог учитываются и такие факторы как наличие особого покрытия дорог, а также нанесение на них разметки.

Т а б л и ц а 7-Расходы на покрытие дорог и нанесение разметки

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование | Стоимость |
| Щебень гранитный, 40-70мм | 1 650,00 млн руб |
| Сплошная продольная полоса | 301 920тыс. руб. |
| Пунктирная продольная полоса | 377 400 тыс. руб. |
| Итог: | 2 329 320 млн руб. |

2.Рекомендации по внедрению в транспортный комплекс умных светофоров. Речь идёт о новых, так называемых, «умных» светофорах. Их планируют установить на нескольких улицах города в качестве проверки надёжности и выполнения соответствующих функций. Светофоры сами рассчитывают интенсивность потоков.

Новые «умные» светофоры уже работают на 19-ти перекрёстках Краснодара, помогая регулировать дорожное движение. К ним добавятся ещё 9 перекрёстков:

-ул. Красных Партизан — ул. им. Брюсова;

-ул. Красных Партизан — ул. им. Передерия;

-ул. Кубанская Набережная — ул. Комсомольская;

-ул. Длинная — ул. им. Янковского;

-ул. Российская — ул. им. Кухаренко;

-ул. им. Селезнева — ул. 2-я Пятилетка;

-ул. Зиповская — ул. им. Котлярова;

-ул. им. Кирилла Россинского — ул. 1-го Мая.

Период, на который запланировано повторное внедрение «умных» светофоров. Приходится на конец лета 2022 года.

Если говорить о том, как «умные» светофоры рассчитывают интенсивность потока, то есть информация о том, что обращается внимание на пробелы в потоке относительно стоп-линии. Если три секунды через неё никто не проезжает, то поток считается неинтенсивным, и сигнал светофора переключается на красный цвет в этом направлении, а приоритет отдаётся перпендикулярному. А вот фазы интервалов уже закладываются, исходя из конкретных задач.

В среднем, стоимость одного такого светофора, вместе с включением в неё мероприятий по установке, обходится в 10 000 миллионов рублей. Соответственно, приобретение таких светофоров для оснащения территории ещё 9 перекрестков выйдет на сумму 90 миллионов рублей. В мероприятия по установке входят следующие элементы, представленные в таблице 6.

Т а б л и ц а 8- Расходы на приобретение материалов для создания «умных» светофоров

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Тип мероприятия | Стоимость, руб. за 1ед. | Стоимость, руб. за 9 ед. |
| Установка опоры(консоли) | 30 тыс. руб. | 270 тыс. руб. |
| Установка выносного пульта управления | 40тыс. рублей | 320 тыс. рублей |
| Установка дорожного контроллера | 300 тыс. руб. | 2 700 000млн. руб. |
| Приобретение блока питания | 30 тыс. руб. | 270 тыс. руб. |
| Установка устройства звукового сопровождения пешеходов | 10 тыс. руб. | 90 тыс. руб. |
| Установка пешеходных кнопок | 6 тыс. руб. | 54 тыс. руб. |
| Приобретение расходных материалов(кабели, клеммы) | 20 тыс. руб. | 180 тыс. руб. |
| Установка умных датчиков движения | 59 тыс. руб. | 531 000 тыс. руб. |
| Итого: | 495 000 тыс. руб. | 4 415 000 млн. руб. |

Помимо детальных составляющих самого светофора, материальные затраты также осуществляются и по его установке. В них входят следующие мероприятия.

- земляные и демонтажные работы. Необходимо выкопать ямы под опоры и траншеи под кабели. Если при этом ограничивается движение, то перед началом работ проект подлежит согласованию.

-бурение. Иногда прокладка кабелей открытым способом невозможна, поэтому необходимо дорогостоящее горизонтально направленное бурение.

- бетонирование. Без должного бетонного основания, установленная конструкция перестаёт быть надёжной, в следствие чего, может произойти ее разрушение. Объем бетона измеряется кубометрами или десятками кубометров.

- укладка кабелей, установка опор и самих светофоров.

- после всех работ чаще всего требуется укладка асфальта, чтобы избежать неровностей на дороге. Старый асфальт срезается, на него укладывается новый, после чего наносится новая разметка. В обязательном порядке необходимо восстановить газоны.

- обязательна установка пешеходных ограждений в зоне перекрестка, чтобы пешеходы не бегали рядом с тротуаром

После того, как светофор построен нужно проверить его на отсутствие ошибок. Все это требует аренды или покупки спецтехники – гидромолота, экскаватора-погрузчика, фрез, а также найм рабочей силы в виде нескольких человек. В зависимости от сложности работы занимают от 15-20 дней до 2 месяцев. Стоимость всех этих работ варьируется от 4 до 8 миллионов рублей, но при сложных локальных мероприятиях с коммуникациями может длится и больше.

**3.3 Оценка эффективности предложенных мероприятий**

На основе выделенных направлений, рассмотрим ожидаемые результаты реализации предложенных нами мероприятий по развитию транспортного комплекса МО г. Краснодар.

1. Оценка предложенных рекомендаций о внедрении велосипедных дорог в транспортную систему муниципального образования.

Одним из важных показателей велосипедных дорог является показатель экономической эффективности.

Т а б л и ц а 9 - Ориентировочная экономическая эффективность велотранспортной системы

|  |  |
| --- | --- |
| Источник энергии | Годовая экономия, руб. на 1 пассажира |
| Повышение производительности труда на 5% из-за ликвидации транспортной усталости | 8000 |

*Окончание таблицы 9*

|  |  |
| --- | --- |
| Источник энергии | Годовая экономия, руб. на 1 пассажира |
| Экономия времени на передвижение, 200 часов в год | 3200 |
| Ликвидация транспортного шума | 2800 |
| Экономия времени на физкультуру, 100 часов в год | 1600 |
| Снижение транспортных расходов | 1000 |
| Итого в год, руб. на одного пассажира | 16,600 |

Результатом внедрения велосипедных дорог в транспортную систему является:

- улучшение качества жизни и среды обитания,

- доступность для населения, повышение его мобильности,

- оздоровительный эффект,

- экологичность,

- сбережение энергетических ресурсов.

2. Оценка рекомендаций по внедрению в транспортный комплекс МО г. Краснодар «умных» светофоров.

Эффективность, от реализации данного мероприятия позволит:

-снизить нагрузку на дорожную сеть, отдать приоритет общественному транспорту,

-обновить подвижной состав и тем самым повысить качество пассажирских перевозок.

Также «умные» светофоры могут оказывать воздействие на экологию, что не мало важно. Светофоры с искусственным интеллектом выявляют места с высоким уровнем выхлопных газов, основываясь на данных придорожных датчиков, прогнозов погоды и даже встроенных в автомобили систем. Также они могут использовать старые статистические данные, чтобы предсказывать места с сильным загрязнением воздуха в определённые промежутки времени.

Когда светофоры фиксируют резкий рост ядовитых веществ в воздухе, они автоматически меняют длительность свечения красного и зелёного сигналов примерно на 20 секунд. Например, если в центре города было замечено сильно загрязнение воздуха, едущие в эту сторону автомобили будут останавливаться на красный цвет чаще и дольше. Но несмотря на это, механизм регулирует систему таким образом, чтобы на дорогах не возникало большого количества загруженности дорог.

А специалисты американского Университета Карнеги-Меллона, исследовавшие влияние системы «Умный светофор» на дорожную ситуацию пришли к неоднозначному выводу. Выяснилось, что внедрение системы позволяет сократить автомобилю время в пути почти на 25 %, а время нахождения в пробках – более, чем на 40 %. Кроме того, почти на 21 % уменьшаются вредные выбросы в атмосферу. Выходит, умные светофоры – изобретение весьма полезное как для водителей, так и для планеты.

Таким образом, на основании проведенного исследования можно сделать вывод о том, что предложенные мною направления будут положительно сказываться на развитии транспортного комплекса г. Краснодар, а именно:

-предложенные рекомендации направлены на инновационное развитие транспортного комплекса;

-также направления рекомендаций заключаются в повышении эффективности работы транспортного комплекса муниципального образования;

-рекомендации способствуют разгрузке транспортной системы, устранения заторов и четкого регулирования транспортного движения.

5. **Заключение**

Транспортный комплекс как подсистема региональной экономики, обеспечивает территориальную целостность региона и единство экономического пространства на основе перемещения пассажиров и грузов, связывая отрасли и регионы в единый комплекс, обеспечивая непрерывность процессов развития производительных сил. Исходя из этого, основной задачей транспорта на уровне региона становится полное и своевременное удовлетворение потребностей отраслей экономики и населения в перевозках.

На основании проделанной работы можно выделить два основных направления развития транспортной системы МО г. Краснодар: внедрение умных светофоров, а также включение умных вело- и пешеходных дорожек в транспортную систему города.

В ходе работы была рассмотрена характеристика транспортного комплекса муниципального образования г. Краснодар. Также был проведен анализ состояния пассажирского и грузового транспорта и были выявлены соответствующие проблемы в деятельности транспортного комплекса:

1.Малая надежность маршрутов безрельсового транспорта в часы «пик».

2.Преобладание автобусов малой вместимости.

3.Низкая эксплуатационная скорость трамвая.

4.Низкое качество оказания транспортных услуг(устаревший транспорт и не соответствующая себестоимость оплаты ТУ).

5. Состояние транспорта, требующее обновления или оптимизации.

1. Повышение надежности наземного транспорта в часы «пик» может заключаться в проведении таких мероприятий как усиление движения, повышение эффективности будет зависеть от резервных автобусов (5% от суточного выпуска). В час «пик», транспортные предприятия будут выпускать дополнительное количество транспорта, что обеспечит равномерное распределение пассажиров в транспорте, а также повысит надёжность перевозок самих пассажиров.

2. Совершенствование методов организации движения. Этот вариант повышения эффективности включает использование автобусов разной вместимости и спаренное движение двух автобусов большой и особо большой вместимости, что гарантирует решение такой проблемы как малая вместимость автобусного транспорта.

3. Система трамвайного комплекса имеет ряд ограничений, в связи с чем, хоть и осуществляет перевозку пассажиров без заторов, но при этом имеет низкую скорость передвижения. Для повышения эффективности передвижения трамвайного состава и увеличения скорости существует ряд условий, в них входят: увеличение разрешенной скорости движения с 60 км/ч до 75 км/ч; минимальные расстояния между остановочными пунктами, при которых достигается скорость сообщения 21 км/ч, равны 290 м и 280м; для того чтобы обеспечить скорость сообщения для трамвая 21 км/ч на перегоне 500 м необходимо чтобы трамвайная линия была полностью изолирована от основного транспортного потока.

4.Повышение качества перевозок пассажиров предполагает выполнение услуг в соответствии с расписанием движения и уровнем комфортности (удобств), которые перевозчик может предоставить потребителям. С точки зрения перевозчика эффективность будет оцениваться прибыльностью и рентабельностью перевозок, с точки зрения потребителя - надёжностью обслуживания, комфортом поездки и доступностью тарифа. Отсюда следует, что чем выше надёжность работы транспорта, тем более он эффективен с точки зрения потребителя его услуг.

5.Для повышения эффективности деятельности предприятия необходимо разрабатывать и внедрять инновационные мероприятия. Они направлены на реализацию стратегической цели деятельности транспортного предприятия - получение высокой прибыли, обеспечение стабильной финансовой устойчивости в своей работе.

Также было определено два направления развития транспортной системы муниципального образования г. Краснодар:

1. Внедрение в транспортный комплекс велосипедных дорог. В данном направление было установлено количество средств, которые будут использованы при создании и обустройстве территорий при внедрении велодорог.

2. Организация мероприятий по установке на перекрестках «умных» светофоров. В рамках данного мероприятия была установлена цена на закупку материалов для строения «умных» светофоров, а также проведению работ по их установлению.

Реализация данных мероприятий окажет большое инновационное влияние, а также положительно скажется на транспортной системе муниципального образования, а именно:

-ожидается повышение эффективности работы транспортного комплекса за счет общего внедрения рекомендаций;

-перспектива разгрузки транспортной системы, устранения заторов на дороге, а также осуществление четкого контроля за транспортным движением в ходе эксплуатации «умных» светофоров;

-улучшение экологической ситуации в городе, рост показателей улучшения качества жизни и благоприятной среды, а также объемное количество экономии в сфере энергопотребления в ходе реализации внедрения велосипедных дорог в транспортную среду.

На основании проведенного исследования можно сделать вывод о том, что эффективная деятельность предоставления транспортных услуг населению - один из важнейших элементов развития муниципального образования, роста благосостояния граждан и совершенствования общественных отношений. Осуществление мероприятий по развития транспортного комплекса, направленные на создание условий для удобного и эффективного обеспечения предоставления населению транспортных услуг, позволит осуществлять и получать поддержку со стороны населения в ходе реализаций нововведений в деятельности будущих перспектив развития по приоритетным направлениям для развития города.

При разработке проектов мероприятий по развитию транспортного комплекса необходимо принятие мер, направленных на улучшение состояния транспорта, не только по отдельным его видам, но и самой системы в целом.

**Литература**

1. Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс]: принята всенародным голосованием 12.12.1993 (действующая редакция). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=2875 (дата обращения: 16.11.2021).

2. Приказ директора департамента транспорта и дорожного хозяйства администрации муниципального образования город Краснодар от 18.03.2021 № 40 "О внесении изменений в приказ директора департамента транспорта и дорожного хозяйства администрации муниципального образования город Краснодар от 23.11.2018 № 161 "Об утверждении Комплексной схемы организации дорожного движения в границах муниципального образования город Краснодар". [Электронный ресурс]. - Режим доступа: https://krd.ru/administratsiya/administratsii-krasnodara/upravlenie-transporta/kompleksnye-skhemy-organizatsii-dorozhnogo-dvizheniya-v-gran/

3. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации»// СЗ РФ от 15.12.2008, N 50, ст. 5977.. [Электронный ресурс] – Режим доступа:: https://docs.yandex.ru/docs/view

4. Транспортная стратегия г. Краснодар. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: 107019-transport.28.02.2020-final.pdf

5.Администрация муниципального образования город Краснодар. [Электронный ресурс] – Режим доступа:: https://krd.ru/

6. Актуальность исследования транспортного комплекса Российской Федерации. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: https://finance-credit.news/mirovaya-ekonomika-kniga/vvedenie-63187.html

7. Авадэни Ю. И. Транспортная инфраструктура как фактор устойчивого развития стратегического потенциала региона / Ю.И.Авадэни // Образование. Транспорт. Инновации. Строительство: сборник научных трудов национальной научно-практической конференции. — Омск : Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет, 2019.

8. 10. А.Ю. Фофанова. Транспортный комплекс и его роль в развитии регионов. 2021-[Электронный ресурс] – Режим доступа: https://cyberleninka.ru/article/n/transportnyy-kompleks-i-ego-rol-v-razvitii-regionov

9. Бахтин М.Н. транспортная инфраструктура региона: основные подходы к определению понятия.2019 —[Электронный ресурс] – Режим доступа: https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-infrastruktura-regiona-osnovnye-podhody-k-opredeleniyu-ponyatiya

10. Грузообор от российского транспорта. Sea News. G3.G2.2G2G. - [Электронный ресурс]. - Режим доступа: https://seanews.ru/2G2G/G2/G3/ru-gruzooborot-rossijskogo-transporta-17/ (2G.11.2G2G)

11. Курбанов А.Х., Мамаев Е. В. Анализ состояния, проблем и перспектив развития рынка грузоперевозок Северо-Западного региона РФ (на примере автомобильного транспорта) // Управление социально-экономическим развитием регионов: проблемы и пути их решения / отв. ред. Горохов А. А. Курск, 2020.

12. Мишарин А.С.Евсеев О.В. Актуализация транспортной стратегии российской Федерации на период до 2030 года.2018. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: https://cyberleninka.ru/article/n/aktualizatsiya-transportnoy-strategii-rossiyskoy-federatsii-na-period-do-2030-goda

13. Ткачев И.Г. Транспортный комплекс Российской Федерации: проблемы и тенденции развития/И.Г. Ткачев.- Текст: непосредственный//Управленческое консультирование-[Электронный ресурс] – Режим доступа: https://cyberleninka.ru/article/n/transportnyy-kompleks-rossiyskoy-federatsii-problemy-i-tendentsii-razvitiya

14.Черникова, А. Е. Транспортный комплекс и его влияние на региональное развитие / А. Е. Черникова. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2019. — № 18 (122). — С. 303-305. —[Электронный ресурс] – Режим доступа:: https://moluch.ru/archive/122/33812/

15. Шальнова, Н. С. Проблемы и перспективы развития пассажирского транспорта / Н. С. Шальнова. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2019. — № 12 (35). — Т. 1. — С. 61-64. —[Электронный ресурс] – Режим доступа: https://m