

Место муниципальных предприятий в системе муниципального хозяйства

Для того чтобы определить место муниципальных предприятий в системе муниципального хозяйства, необходимо определить что же такое само «муниципальное хозяйство».

Методика, предложенная при определении самого понятия «муниципальное хозяйство», предлагает подход, исходящий из того, что:

. Муниципальное хозяйство - это совокупность предприятий и учреждений, осуществляющих деятельность на территории муниципального образования.

. Деятельность, осуществляемая этими предприятиями и учреждениями, направлена на удовлетворение общественных интересов.

. Поскольку деятельность осуществляют разнородные по своей природе субъекты этой деятельности, то необходим и субъект, координирующий их деятельность.

Исходя из данного анализа, основным признаком, по которому можно классифицировать элементы муниципального хозяйства, является роль и место того или иного элемента в реализации общественных потребностей.

И с этой точки зрения можно выделить следующие элементы: муниципальные предприятия (поскольку их деятельность полностью подчинена интересам населения муниципального образования); иные предприятия и учреждения, чья деятельность частично связана с реализацией общественных интересов населения муниципальных образований; органы местного самоуправления.

Роль каждого из названных элементов различна. Муниципальные предприятия, являясь по своей природе явлением общественным, все свои результаты, будь то прибыль или конкретные товары и услуги, направляют на общественные нужды. Иные предприятия и учреждения вынуждены участвовать в реализации общественных интересов в силу нормативного (в виде налагаемых на них в нормативном или законодательном порядке обязанностей) либо общественного (добровольного по форме) принуждения.

Третья группа, осуществляет особую функцию - функцию регулирования деятельности двух предыдущих групп в интересах населения муниципального образования.

Так, из этой классификации явно видно, что при построении отношений между населением муниципального образования и хозяйствующими субъектами по вопросам местного значения, наиболее выгодно иметь отношения с муниципальными предприятиями, так как они не только реализуют населению товары и услуги, но и прибыль, полученная в итоге их деятельности, является также собственностью данного местного сообщества. Поэтому хорошо работающее муниципальное предприятие в принципе всегда выгоднее для муниципального хозяйства.

Однако это лишь теоретическая модель, поскольку подобное состояние муниципальных предприятий является плодом достаточно длительной и сложной работы. Так, для муниципалитетов дореволюционной России потребовалось почти пятьдесят лет реформ для того, чтобы хозяйственная деятельность муниципалитетов начала приносить до пятидесяти процентов доходной части бюджетов.

Муниципальные предприятия и учреждения

МП «Благоустройство»

МП «Самараводоканал»

МП «Спецремстройзеленхоз»

МП «Самарагорсвет»
МП «Инженерные системы»
МП «Инженерная служба»
МП «Жиллидер»



МП «Трамвайно-троллейбусное управление»



МП «Пассажиравтотранс»



МП «Самарский метрополитен»

ХРОНИКА МЕТРО

1968 год, сентябрь. Куйбышевский облисполком выдал институту «Метрогипротранс» задание на разработку технико-экономического обоснования целесообразности строительства метрополитена в городе Куйбышеве.

1977 год, ноябрь. Министерство путей сообщения СССР утвердило технико-экономическое обоснование на проектирование и строительство первой очереди метрополитена в Куйбышеве.

Совет Министров СССР разрешил приступить к разработке технического проекта Куйбышевского метрополитена. Составление его поручено «Метрогипротрансу», а разработка рабочей документации - его филиалу – «Горьковметропроекту».

1978 год. Куйбышевский трест инженерно-строительных изысканий произвел необходимые для проектирования инженерно-геологические изыскания на трассе первой очереди метро. Пробурено в общей сложности 6700 погонных метров разведочных скважин.

Совет Министров СССР своим распоряжением разрешил приступить к производству подготовительных работ по строительству метрополитена и выделил на это средства.

1979 год, 9 января. Министерством путей сообщения СССР издан приказ № 101 об организации Дирекции по строительству Куйбышевского метрополитена.

Начальником Дирекции назначен Карпуленко Ф.Н., главным инженером Нохрин В.Ф., которая до 1987 года самостоятельно осуществляла функции заказчика, а после организации Управления метрополитена вошла в его состав как структурное подразделение.

Тресты «Промстрой» и другие организации «Главсредневожжскстроя» приступили к переносу инженерных сетей с трассы будущего метрополитена. От них освобождена площадка станции «Кировская». Техническую документацию на перенос коммуникаций разрабатывали проектные институты «Куйбышевгорпроект», «Куйбышевгражданпроект», «Желдорпроект», «Электропроект», «Гипросвязь», «Промзернопроект», «Средвожжгипроводхоз», «ВНИПИнефть», «Росоргтехстром».

Трест «Промстрой» приступил к возведению базы материально-технического снабжения метростроителей.

1979 год. Разработан проект Куйбышевского метрополитена московским институтом «Метрогипротранс» Министерства транспортного строительства СССР (главный инженер проекта В.А. Рыжов).

1980 год, 23 мая. Совет Министров СССР утвердил технический проект строительства первой очереди метро протяженностью 17,32 км. Распоряжение № 944р.

Для строительства метрополитена приказом Главтоннельметростроя в Куйбышеве организован тоннельный отряд № 30 (Начальник Б.В. Пырч).

Забита первая свая на строительстве станции «Кировская», на трассе метро вынут первый кубометр грунта.

Начаты работы по строительству перегона по ул. Ново-Садовая, в районе пересечения с пр. Ленина, затем эти тоннели были законсервированы.

1981 год. Смонтирован первый проходческий щит, бригадой проходчиков А. Павлова пройдены первые метры тоннеля на перегоне между станциями «Безымянка» и «Кировская».

Трест «Промстрой» приступил к сооружению объектов заводов товарного бетона и железобетонных конструкций производственной базы метростроителей.

1982 год. Начато строительство станции метро «Безымянка». Для сооружения объектов метро организовано строительное-монтажное управление № 3.

В соответствии с решением бюро обкома КПСС и облисполкома создан штаб по строительству комплекса объектов метрополитена. Его возглавили секретарь горкома партии А. Косарев и первый заместитель председателя горисполкома П. Аистов.

Бригадой проходчиков В. Саратовкина произведена первая сбойка тоннелей на перегоне между станциями «Безымянка» и «Кировская». Длина пройденного тоннеля составила 725 погонных метров.

1983 год. На базе тоннельного отряда № 30 и СМУ № 3 организовано управление строительства «Куйбышевметрострой». В его составе создан второй тоннельный отряд № 35.

Началось строительство станции «Победа», электродепо, инженерного корпуса управления метрополитена, проходка тоннелей открытым способом между станциями «Безымянка», «Победа», «Советская».

1984 год. Пройдено 1978 погонных метров тоннелей.

1985 год. Пройдено 1324 погонных метра тоннелей.

Начались отделочные работы на станции «Кировская» подготовлена к производству отделочных работ станция «Безымянка». Впервые за год на сооружении объектов метро «Куйбышевметростроем» выполнено строительно-монтажных работ более чем на 10 миллионов рублей.

1986 год. Введен в эксплуатацию шпаломонтажный цех, и началась укладка постоянных железнодорожных путей в тоннеле между станциями «Безымянка» и «Победа».

Развернулось строительство станции «Юнгородок».

1986 год. Указанием МПС № Г 5058у от 11.12.1986 г. с 01.01.1987 г. организован Куйбышевский метрополитен во главе с И.И. Карнауком.

1987 год, февраль. Две группы машинистов метropоездов выехала на обучение в Харьковский метрополитен. Из той когорты первых машинистов до настоящего времени на метрополитене трудятся машинистами-инструкторами Каюков В.В., Веревкин В.Н., Мошин И.С., машинистами Пешков М.Г., Воронин И.Р., Гуляганов В.Н., и перешедшие на другие должности Черномаз Н.В., Атаманов В.Н., Балин О.Ю., Переведенцев В.К., Плешаков Д.А., Суриков А.Ф., Алексеев В.Д., Нишнулкин Н.А.

1987 год, август. Поступили первые вагоны метropоездов, началась комплексная пусконаладка.

1987 год, ноябрь. По пусковому участку метро прошел первый поезд.

1987 год, 25 декабря. Подписан Акт государственной комиссии о приеме в эксплуатацию первого участка Куйбышевского метрополитена протяженностью 4,5 километра в составе 4 станций, электродепо и других объектов. На перроне станции «Победа» состоялся торжественный митинг, на котором начальник «Куйбышевметростроя» В.А. Даниэльян вручил символический ключ начальнику Куйбышевского метрополитена И.И. Карнауху. Первый поезд с участниками строительства метро провели машинисты-инструкторы В. Каюков, С. Писаренко (г. Минск), машинист В. Уланов.

1987 год, 26 декабря. Началось регулярное пассажирское движение поездов на первом участке метрополитена.

1988 год, 14 января. Зарегистрирован миллионный пассажир. Им стала контролер гальванического цеха одного из заводов Л. Евграфова.

1988 год, ноябрь. Зарегистрирован 10-миллионный пассажир.

Началось строительство станции «Советская», на станции «Спортивная». Завершен монтаж железобетонных конструкций одного из вестибюлей.

За первый год эксплуатации метрополитеном перевезено 12 миллионов 843 тыс. пассажиров.

Приступили к проходке тоннелей между станциями «Проспект Гагарина» и «Спортивная» и в направлении от станции «Проспект Гагарина» к станции «Проспект К.Маркса» («Московская»).

Создан филиал головного специализированного института «Метрогипротранс», организация по проектированию объектов метро – «Куйбышевметрострой».

Началась проходка тоннелей от станции «Гагаринская», к станции «Московская».

Была разработана программа по улучшению жилищных условий работникам и членам их семей в соответствии с которой в 1989 – 1991 годах были построены и введены в эксплуатацию два жилых дома, в результате 110 работников метрополитена получили квартиры. В жилом доме по адресу ул. Гагарина, 83а был создан Детский клуб «Юный метрополитеновец», который посещали дети работников метрополитена и дети, проживающие в соседних домах.

1989 год. Завершена проходка тоннелей второго пускового участка до станции «Гагаринская». Подготовлена под отделку станция «Спортивная». Сдана под монтаж оборудования трансформаторная подстанция на станции «Советская».

Одними из первых среди метрополитенов СССР на Куйбышевском метрополитене была внедрена система «Днепр» - система интервального регулирования и обеспечения

безопасности движения поездов, совместная разработка Киевского метрополитена и ВНИИЖТа. Система введена в эксплуатацию под руководством начальника участка СЦБ Шамина С.В. Огромный вклад по «доводке» поездных устройств внесли работники лаборатории ПУА электродепо «Кировское» Антипин В.Б., Кульбякин В.В., Ремез М.Б.

1990 год, июль. Начались работы по оборудованию площадок, выносу коммуникаций с места строительства станций «Московская» и «Российская».

1991 год. Введена в эксплуатацию АТС метрополитена на 1000 номеров с выходом на ГТС.

Указанием МПС № Г-707у от 12 апреля в связи с переименованием города, Куйбышевский метрополитен переименован в Самарский метрополитен.

К концу года был открыт котлован станции «Московская», начаты работы по сооружению станции.

1992 год. Создан учебный центр. За период с 1992 по 2012 года прошли обучение более 160 машинистов. Первоначально, первые 4 группы машинистов готовили на базе технической школы Харьковского метрополитена, затем, на базе Кинельской дортехшколы.

Открыта база отдыха «Голубой экспресс» на острове Поджабный.

Открыт здравпункт, для проведения предрейсовых осмотров машинистов электропоездов, машинистов и помощников машинистов мотовозов, а также водителей автомобилей, для профилактической работы по укреплению и поддержанию здоровья работников метрополитена.

17 сентября. Метрополитен выведен из состава Министерства путей сообщения и передан в муниципальную собственность.

октябрь. Начато строительство станции «Российская».

1992 год, 31 декабря. Открыто движение на участке между станциями «Победа» и «Советская». Первый поезд с участниками строительства метро и гостями на этом участке провел машинист 2 класса Балин О.Ю.

Движение на этом участке осуществлялось одним составом «челночным» способом по 1-му пути.

Протяженность метрополитена увеличилась на 1,23 км, количество перевозимых пассажиров возросло на 10 тыс. человек в день.

1993 год, 25 марта. Введена в эксплуатацию станция «Спортивная» с перегонем до станции «Советская». Движение на участке между станциями «Победа» и «Спортивная» осуществлялось одним составом «челночным» способом по 2-му пути. Протяженность действующей линии увеличилась на 1,44 км, пассажиропоток возрос на 12-15 тыс. человек в день.

1993 год, 30 декабря. Введена в эксплуатацию станция «Гагаринская». С вводом станции «Гагаринская» началось движение по нормальной схеме на всем участке «Юнгородок-Гагаринская». Протяженность линии составила 8,13 км, пассажиропоток возрос до 120 тысяч человек в день.

1994 год, 5 июля. Перевезли 100-миллионного пассажира с начала эксплуатации метрополитена.

1996 год. Сдан в эксплуатацию цех подъемочного ремонта ТР-3 в составе электродепо «Кировское». Стало возможным проведение более сложных видов ремонта подвижного состава: ТР-2, ТР-3, средний ремонт.

1997 год, 25 декабря. 10 лет со дня начала эксплуатации Самарского метрополитена.

2000 год. Электромеханической службой начат перевод станций метрополитена на автономное отопление. Учитывая экономический эффект и удобство эксплуатации это решение было применено уже на стадии проекта для станций «Московская» и «Российская», что позволило сэкономить значительные капитальные затраты при строительстве.

2002 год. Одним из первых в практике метрополитенов вместо волновода для поездной радиосвязи на участке «Московская» - «Гагаринская» применен излучающий кабель. Функции генерального подрядчика строительства метрополитена получила группа компаний «Волгатрансстрой».

Возобновлено строительство станции «Российская».

2002 год, 25 декабря. 15 лет со дня начала эксплуатации Самарского метрополитена.

2002 год, 25 декабря. Начальником метрополитена назначен Плетнев В.С.

2002 год, 27 декабря. Введена в эксплуатацию станция «Московская». Строилась 12 лет. Протяженность действующей линии увеличилась на 1,32 км. и составила 9 км.

Для перевозки пассажиров от станции «Гагаринская» до станции «Московская» введена временная схема движения. Поезд, следовавший до станции «Московская» пребывал на первый путь станции «Гагаринская», высаживал пассажиров, после чего через третий станционный путь станции «Гагаринская» подавался на второй станционный путь. Происходила посадка пассажиров, машинист переходил в другую кабину управления, и поезд отправлялся до станции «Московская». Со станции «Московская» поезд с пассажирами следовал по второму пути до станции «Юнгородок». Для индикации направления движения поезда использовалось световое табло и объявления по громкой связи. Интервал движения составлял 9 минут.

Пассажиропоток составлял 60-70 тыс. человек в день.

2005 год. Введены в эксплуатацию комплексная система обеспечения безопасности метрополитена: системы видеонаблюдения, охранной сигнализации, волоконно-оптической сети передачи данных, система поездной и оперативно-технологической радиосвязи обеспечившая качественной связью отдел внутренних дел по охране метрополитена и основные службы метрополитена.

В полную силу заработала комплексная автоматизированная система диспетчерского управления (КАС ДУ), разработки Петербургского государственного университета путей сообщения, которая позволяет эффективно решать задачи оперативного управления процессом перевозок пассажиров и объектами жизнеобеспечения метрополитена (тяговыми подстанциями, эскалаторами, устройствами вентиляции и др. устройствами метрополитена).

2006 год, январь. Функции заказчика строительства метрополитена преданы Министерству строительства и ЖКХ Самарской области.

2007 год, февраль. Начата проходка тоннелей до станции «Алабинская».

2007 год, 25 декабря. 20 лет со дня начала эксплуатации Самарского метрополитена.

2007 год, 26 декабря. Открыта 9-я станция метрополитена «Российская». Строительство признано специалистами Счетной палаты РФ самым экономичным в стране. Метрополитен приблизился к центру города и связал основные магистрали города ул. Ново-Садовую, Московское шоссе с ул. Гагарина. Протяженность линии составила 10,3 км перевозка увеличилась на 30 процентов.

2008 год, май. Начато строительство станции «Алабинская».

2008 год, август. В рамках общегородской транспортной платёжной системы «Электронный проездной – Самара» введена в эксплуатацию Автоматизированная Система контроля оплаты проезда в Метрополитене (АСКОПИМ) с применением бесконтактных микропроцессорных пластиковых карт. Основная нагрузка по внедрению данных систем легла на коллектив службы сигнализации и связи (начальник Гурьянов А.И., главный инженер Вахтин В.В.) и отдельных специалистов подразделения (Мельников С.А., Щербаков А.С.).

Завершена проходка тоннелей до станции «Алабинская».

Внедрена комплексная система безопасности электродепо «Кировское».

Внедрена система контроля управления доступом на объекты метрополитена.

2009 год. В электродепо «Кировское» разработана и внедрена испытательная станция тяговых двигателей (разработчик — инженер электродепо Шамраев Н.Л.), на которую получен патент.

2011 год, апрель. Специалистами лаборатории ПУА начаты работы на подвижном составе по замене массивных и энергоёмких стативов АРС компактными и технологичными блоками БАРС.

Началась реализация Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, станции оснащаются инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности. Организованы зоны досмотра пассажиров, сформировано и начало свою работу подразделение транспортной безопасности.

2011 год, 14 ноября. Директором метрополитена назначен Шамин С.В.

2012 год, 25 декабря. 25 лет со дня начала эксплуатации Самарского метрополитена.



МП «Пассажиртранссервис»



МП «Самарская набережная»

МАУ «Парки Самары»



Струковский сад, Парк Победы, парк Щорса, парк Дружбы, парк им.Ю.А.Гагарина, парк «Воронежские озёра», парк «Молодёжный», парк Металлургов, сквер «Им. акад.Н.Д.Кузнецова»

МП «Спецкомбинат ритуальных услуг»

МП «Самарский бизнес - инкубатор»

МП «Архитектурно-планировочное бюро»

МП «Жилсервис»

МП по эксплуатации, содержанию общежитий города Самары

МУП «Городская административно-техническая инспекция по благоустройству»

МП «Ремжилуниверсал»

МП «Коммунально-бытовые услуги»

МП «Ярмарки Самары»

МП «Самарская Газета»

МП «Кафе «Хлебосол»

МБУ «Дорожное хозяйство»

МП «Красноглинские бани»

МБУ г.о. Самара «ЦАУМС»

МКУ г.о. Самара «Ритуал»

МП "Городской земельный центр"

Многофункциональный центр предоставления государственных (муниципальных) услуг
г.о. Самара

МП «Единый информационно-расчетный центр»