

**АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ МЕСТНОГО
САМОУПРАВЛЕНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ НАСЕЛЕНИЯ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «ГОРОД МАГАДАН»
УСЛУГАМИ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА**

Романова Н.А., – аспирант

ГОУ ВПО Дальневосточная академия государственной службы

В статье рассматриваются общие вопросы организации работы городского пассажирского транспорта в г. Магадане. Освещаются отдельные аспекты управленческой деятельности органов местного самоуправления в сфере пассажирских перевозок. Анализируется ряд показателей функционирования общественного транспорта г. Магадана.

In the article the general questions of municipal passenger transport operation organization in Magadan are examined. The basic aspects of administrative activity local authorities in the field of passenger transportation are highlighted. The number if indicators of public transport functioning in Magadan are analyzed.

Эффективная и надежная работа городского и пригородного пассажирского транспорта является важнейшим фактором социально-политической и экономической стабильности.

Несмотря на усилия органов местного самоуправления и транспортных предприятий по адаптации к рыночным преобразованиям в последние годы в указанной сфере появились следующие проблемные тенденции: прогрессирующее физическое и моральное старение парка транспортных средств, резко увеличивающиеся текущие затраты на их эксплуатацию; сокращение численности подвижного состава большой вместимости и рост количества автобусов малой вместимости; сокращение провозных возможностей муниципального транспорта, компенсируемое

ростом привлечения автобусов частного сектора и автомобилизацией населения; снижение качества транспортного обслуживания населения при росте его подвижности; рост транспортных затрат населения, оплачивающего свой проезд; повышение бюджетных расходов на обеспечение работы ГПТ и др. [1, 2, 3].

Происходящие изменения в сфере транспортной политики муниципального образования, обусловили необходимость применения новых управленческих решений при организации работы общественного пассажирского транспорта. Это требует создания качественно новых систем управления, способных гибко реагировать на быстро изменяющиеся условия среды и приоритеты населения. Любое управление предполагает наличие объекта управления (часть системы, которой управляют), субъекта управления (часть системы, которая управляет), предмета управления и внешней среды [4].

Объектом управления на городском пассажирском транспорте является пассажирское транспортное производство (перевозка пассажиров: именно на удовлетворение потребностей населения муниципального образования «Город Магадан» направлена деятельность как органов управления, так и автоперевозчиков; техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава, обеспечение транспортного предприятия всеми видами ресурсов). Оно обладает целым рядом специфических особенностей, которые также необходимо учитывать в процессе принятия управленческих решений.

Субъектом управления в транспортном комплексе на территории муниципального образования «Город Магадан» выступают органы государственного и муниципального управления, осуществляющие возложенные на них полномочия по регулированию рынка транспортных услуг (под муниципальным отраслевым рынком будем понимать отрасль коммерческой деятельности, соответствующую вопросу местного

значения, установленному ФЗ №131 «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ» [5], ответственность за функционирование которой несёт система местного самоуправления (муниципального образования) и перевозок; общественные организации, призванные защищать интересы пассажиров, перевозчиков и третьих лиц; юридические лица и индивидуальные предприниматели без образования юридического лица, осуществляющие пассажирские перевозки:

1. Органы местного самоуправления:

а) представительный (Магаданская городская дума) - закрепляет в соответствующих муниципальных правовых актах правила предоставления транспортных услуг населению;

б) глава муниципального образования (мэр города Магадана) - подписывает и обнародует в порядке, установленном уставом муниципального образования, нормативные правовые акты (постановления, распоряжения) в области транспортного обслуживания населения;

в) исполнительно-распорядительный (мэрия города Магадана) - обеспечивает выполнение решений представительного органа, постановлений и распоряжений главы муниципального образования, в том числе регулирует вопросы деятельности предприятий пассажирского транспорта в границах муниципального образования; создаёт условия для участия в оказании транспортных услуг населению широкого круга хозяйствующих субъектов и развития здоровой конкуренции в интересах пассажиров (в частности, проводит конкурсы владельцев автотранспорта на осуществление регулярных пассажирских перевозок во внутригородском сообщении и заключает договоры с победителями);

г) контрольный (при условии его образования) - следит за правомерностью и целевым характером расходования бюджетных средств.

В настоящее время в муниципальном образовании «Город Магадан» контрольный орган не сформирован.

2. Автоперевозчики (хозяйствующие субъекты - муниципальные и частные предприятия пассажирского транспорта, а также индивидуальные предприниматели, имеющие лицензию на перевозку пассажиров более 8 человек и зарегистрированные в установленном порядке в налоговом органе) - предоставляют транспортные услуги населению в границах муниципального образования (в этом случае их деятельность регулируется органами местного самоуправления), а также осуществляют пригородные и междугородные перевозки (в этом случае их деятельность регулируется органами государственной власти Магаданской области).

Предприятия пассажирского транспорта являются достаточно специфичными субъектами управления, которые характеризуются следующими особенностями, накладывающими свой отпечаток на характер управленческой деятельности:

- основной производственный процесс происходит за пределами территории предприятия, что актуализирует повышение требований к контролю за работой на линии и использованию средств производственной связи;

- перевозочная деятельность имеет высокую социально-политическую значимость;

- потребность в перевозках проявляется статистически и зависит от различных внешних факторов, что повышает роль и значение диспетчерского управления;

- муниципальные перевозки осуществляются с привлечением бюджетных средств, значительная часть пассажиров пользуется льготами, что требует особого режима финансирования перевозчиков и контроля над его расходами;

- транспортные средства являются источниками повышенной опасности, в связи с чем обеспечение безопасности перевозок пассажиров имеет первостепенное значение и должно преобладать над чисто экономическими интересами перевозчиками.

Следовательно, субъекты транспортного обслуживания населения в лице органов местного самоуправления осуществляют правовое регулирование реализуемой функции, выполняют возложенные на них права и обязанности в границах своих полномочий, а автоперевозчики - непосредственно предоставляют населению услуги пассажирского транспорта исходя из собственных интересов, интересов муниципальных образований и руководствуясь правовыми нормами.

Согласно ст. 6 Закона «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» к вопросам местного значения, находящимся в ведении органов местного самоуправления муниципальных образований Российской Федерации, относится «организация транспортного обслуживания населения и муниципальных предприятий».

В настоящее время сложились следующие модели функционирования городского пассажирского транспорта:

1. Организация транспортного обслуживания силами существующего или вновь созданного муниципального предприятия (вариант, приемлемый в основном, в крупных городских поселениях).

2. Заключение органом местного самоуправления договора о предоставлении услуг по транспортному обслуживанию населения муниципального образования с региональной транспортной компанией либо муниципальным предприятием районного уровня.

3. Организация транспортного обслуживания населения силами частных пассажирских перевозчиков.

4. Создание пула заказчиков на услуги по транспортному обслуживанию населения из органов местного самоуправления нескольких муниципальных

образований и заключение соответствующего договора с пассажирским перевозчиком - межмуниципальным хозяйственным обществом либо частным перевозчиком.

От эффективности выбора модели функционирования городского пассажирского транспорта зависит улучшение условий и уровня жизни населения, надежность работы подвижного состава, доступность и комфорт поездки, регулярность сообщений при безусловном обеспечении безопасности перевозок.

Такая задача стоит перед всеми органами местного самоуправления, в том числе по обеспечению работы городского пассажирского транспорта мэрии г. Магадана. В целях создания условий для предоставления транспортных услуг и организации транспортного обслуживания населения на территории муниципального образования «Город Магадан» Магаданская городская Дума вынесла Решение от 29.04.2005 г. №62-Д «Об организации транспортного обслуживания населения на территории муниципального образования «Город Магадан» [6]. Данным Решением были утверждены: Положение "Об организации транспортного обслуживания населения на территории муниципального образования "Город Магадан", Положение "О конкурсе владельцев автотранспортных средств на право организации перевозок пассажиров и багажа на регулярных маршрутах муниципального образования "Город Магадан", Положение "О порядке открытия новых, изменения и прекращения действия (закрытия) существующих городских маршрутов регулярного сообщения".

Руководство городским пассажирским транспортным комплексом в муниципальном образовании город Магадан возложено на Отдел транспорта комитета по работе с хозяйствующими субъектами и развитию производственно-потребительской инфраструктуры мэрии города Магадана. Отдел транспорта мэрии города Магадана является

отраслевым органом управления города, входит в структуру комитета по работе с хозяйствующими субъектами и развитию производственно-потребительской инфраструктуры мэрии города Магадана.

Основными задачами Отдела являются: реализация государственной политики в области транспорта, направленная на совершенствование работы по регулированию автомобильных пассажирских перевозок на территории муниципального образования «Город Магадан», развитие транспортной инфраструктуры, удовлетворение потребностей населения в пассажирских перевозках, повышение качества обслуживания на городских маршрутах; регулирование, управление и контроль, в пределах своей компетенции, направленные на обеспечение безопасного, эффективного и устойчивого функционирования городского пассажирского транспортного комплекса, а также содействие органам, осуществляющим надзорные функции в этой сфере; организация работы ведомственного и частного автотранспорта, привлекаемого к осуществлению маршрутных пассажирских перевозок и др.

Отдел, в соответствии с возложенными на него задачами, осуществляет следующие функции: организует и проводит конкурсы владельцев автотранспортных средств на право организации перевозок пассажиров и багажа на регулярных городских маршрутах; определяет основные требования к конкурсной документации; заключает договора на перевозки пассажиров и багажа на регулярных городских маршрутах с победителями конкурсов владельцев автотранспортных средств; координирует вопросы разработки расписания движения и режима работы городского пассажирского транспорта, открытия новых и изменения существующих городских автобусных маршрутов; организует обследования пассажиропотоков на регулярных городских и пригородных маршрутах в целях оптимизации городской маршрутной сети и др.

Мэрия города Магадана постоянно проводит работу, направленную на повышение уровня организации городских и пригородных перевозок транспортом общего пользования, улучшения качества обслуживания пассажиров. Одним из важных этапов этой работы на основании постановления мэра города Магадана от 09.09.2004 года № 1744 (в целях удовлетворения общественных потребностей граждан в организации пассажирских перевозок в городе Магадане) стало создание Муниципального учреждения города Магадана «Центральная диспетчерская служба городского пассажирского транспорта» (ЦДС).

Основным видом деятельности данного учреждения является диспетчерское обслуживание внутригородских и пригородных пассажирских перевозок по установленным маршрутам, подчиняющимся расписанию. В настоящее время ЦДС: контролирует исполнение всех рейсов по расписанию маршрутных автобусов и маршрутных такси; реализует проездные социальные месячные билеты; реализует (по договору с управлением соц. защиты) проездные билеты для студентов по маршруту Сокол-Уптар-Магадан и др.

В городе Магадане налажено городское и междугородное сообщения транспортном общем пользовании по трем основным направлениям:

- пригородное и междугородное автобусное сообщение;
- городское автобусное сообщение по перевозке школьников;
- внутригородское автобусное сообщение.

Значительная часть всех пассажиров перевозится во внутригородском сообщении, доля этих перевозок возросла с 85% в 2000 году до 88% в 2005 году [7].

Единая схема городской и пригородной маршрутной сети пассажирского транспорта на территории муниципального образования «Город Магадан» была утверждена в сентябре 2005 года. Тогда же был проведен конкурс на право организации пассажирских перевозок и

багажа на регулярных маршрутах города. В рамках подготовки и проведения конкурса была организована проверка подвижного состава перевозчиков, качественного состава водителей и производственных баз, устранен ряд недостатков в ходе проведения проверок.

На территории города Магадане отсутствуют виды транспортного сообщения в виде трамваев и троллейбусов, единственным видом городского пассажирского транспорта являются автобусы.

В 2002 году пассажирооборот предприятий транспорта города составлял 532,5 млн. пассажиро-километров, в том числе автомобильного – 148,8 млн. пассажиро-километров. В 2002 году по техническим причинам автобусами областного центра не было выполнено 1987 рейсов, или 1,1% к плану. Регулярность движения автобусов составляла 98%.

В 2003 году пассажирским транспортом города было перевезено 27,9 млн. человек, пассажирооборот составил 586,7 млн. пассажиро-километров. По сравнению с 2002 годом количество перевезенных пассажиров сократилось на 2%, пассажирооборот - возрос на 10%. Из-за нарушения графика движения маршрутными автобусами в 2003 году не было выполнено 9029 рейсов (или 4% от запланированных), в том числе во внутригородском сообщении - 8944 рейса (4,4%), пригородном - 73 рейса (0,4%). Регулярность движения автобусов внутригородского сообщения составила 94,9%, пригородного - 99,6% [8].

В 2004 году пассажирским транспортом областного центра было перевезено 29,7 млн. человек, пассажирооборот составил 533,9 млн. пассажиро-километров. По сравнению с 2003 годом количество перевезенных пассажиров увеличилось на 5%, пассажирооборот снизился на 9%. Основной объем перевозок пассажиров (94%) приходился на специализированное предприятие автомобильного транспорта ЗАО «МАГПОПАТ» (признанное несостоятельным в 2004 году). Пред-

приятными, привлеченными администрацией г. Магадана для осуществления перевозок пассажиров по маршрутам общего пользования, было перевезено 1,6 млн. человек. Из-за нарушения графика движения маршрутными автобусами в 2004 году не выполнено 2187 рейсов (или 1,7% от запланированных), в том числе во внутригородском сообщении - 2144 рейса (1,8%), пригородном - 7 рейсов (0,1%), междугородном - 36 рейсов (1,9%). Регулярность движения автобусов внутригородского сообщения составляла 97,3%, пригородного - 99,9%, междугородного - 98,1%.

В 2005 году на городской и пригородной сети эксплуатировалось около 200 транспортных средств: большой вместимости – (габаритная длина от 9,5 - до 12 м. (типа «ЛиАЗ 5256»), средней вместимости – (габаритная длина от 7,5 - до 9,5 м. (типа «ПАЗ 4230», «ЛАЗ»), малой вместимости - габаритная длина от 5 до 7,5 м. (типа «ПАЗ 3205», «Ниссан-Сивилиан», «Азия-Космос»), особо малой (типа «Газель ГАЗ») (Васильев, 2004). Более половины подвижного состава эксплуатируется в течение 10 лет и более, что отрицательно сказывается на безопасности дорожного движения и экологической обстановке. В анализируемый период пассажирским транспортом общего пользования перевезено 6,5 млн. человек, пассажирооборот составлял 476,5 млн. пассажиро-километров, ежедневно услугами городских автобусов пользовались около 18 тыс. человек. Регулярность движения маршрутных автобусов предприятий, привлеченных администрацией г. Магадана для осуществления перевозок пассажиров, в 2005 году составила 73,3%. Более половины объема перевозок пассажиров автомобильным транспортом (61%) приходилось на предприятия, привлеченные администрацией г. Магадана для осуществления перевозок пассажиров по маршрутам общего пользования.

Среднесуточный выпуск городского пассажирского транспорта на линию по оценочным данным за период январь-август 2006 год составляет

около 112 единиц пассажирского транспорта. Среднее количество рейсов за месяц предприятиями автотранспорта города - 1848. Интервал движения автобусов колеблется от 1 до 25 минут. Один автобус (в зависимости от маршрута) делает от 3 до 28 кругорейсов в день.

В период проведения экономических реформ с 1992 на автомобильном транспорте страны произошли глобальные изменения в управлении и реформировании этой отрасли. Коренным образом изменилась собственность автомобильного транспорта, как субъектов оказания автотранспортных услуг. На рынке пассажирских автотранспортных услуг работают предприятия всех форм собственности от государственной, муниципальной, акционерной до частных предпринимателей.

К началу 2006 года в г. Магадане перевозка пассажиров осуществлялась исключительно предприятиями частной формы собственности: ООО «Такси-Элит», предприятие ИД «Смирнов», ООО «РВР», ОАО «МПАП», ООО «Стандарт-Универсал», ООО «Трейдер», работа которых организована в режиме «маршрутного автобуса». На «школьных» маршрутах работает ОАО «МПАП», ежедневно перевозится более 1000 учащихся за месяц около 20000.

Особенностью введения частного пассажирского транспорта явилось полное дублирование частными перевозчиками основных городских маршрутов в связи с этим можно говорить о появлении «маршрутного коридора», на всем (или на большем) протяжении которого одновременно эксплуатируется весь подвижной состав независимо от учредителя. Вместе с тем широкое развитие системы коммерческих перевозок означает наличие возможности развития рентабельных предприятий в этой сфере.

Со вступлением в силу Федерального закона от 22.08.2004 № 122-ФЗ была упорядочена система транспортного обслуживания льготников

путём выплаты им денежных компенсаций на проезд в пассажирском транспорте [9]. Закон определил, что субъекты РФ и муниципальные образования должны при замене льгот в натуральной форме на денежные компенсации вводить эффективные правовые механизмы, обеспечивающие сохранение и возможное повышение ранее достигнутого уровня социальной защиты граждан с учётом специфики их правового, имущественного положения, а также других обстоятельств.

Законом внесены изменения в ряд федеральных нормативных правовых актов, направленные на замену действующего до 01.01.2005 механизма натуральных льгот (на транспорте, при санаторно-курортном обслуживании, обеспечении лекарствами, оплате услуг связи и пр.) системой денежных компенсаций. Что касается непосредственно транспортного обслуживания населения, данным Законом был обусловлен переход от зачастую не обеспеченных в финансовом плане льгот на гарантированные денежные выплаты.

Однако практика его применения показала, что сумма компенсаций часто была недостаточной для систематических перемещений, что привело к необходимости введения в субъектах РФ системы единых социальных проездных билетов.

Так, на территории Магаданской области Постановлением администрации Магаданской области от 02.02.2006 N 24-па утвержден перечень категорий граждан, имеющих право на приобретение месячных социальных или разовых проездных билетов [10].

С введением федерального закона №122-ФЗ «О монетизации льгот» С 01 февраля 2005 года на территории города введен месячный социальный проездной билет на проезд в городском транспорте для граждан, имеющих право на меры социальной поддержки. Правом проезда по социальным проездным билетам ежемесячно пользуются около 16% от общего числа льготников. Введение системы единых социальных проездных билетов

в г. Магадане, предоставляющих право льготного проезда, является отражением общероссийской тенденции. В г. Магадане социально значимые перевозки с 01.02.2005 года осуществляли пять коммерческих предприятий, с 2006 года - шесть, до введения монетизации - одно. В течение 2005 и первом полугодии 2006 года предприятиями пассажирского транспорта были предоставлены в полном объеме льготы социально незащищенным категориям граждан.

Постановлением Администрации Магаданской области от 2 февраля 2006 г. N 24-па «О реализации в 2006 году мер по обеспечению равной доступности услуг общественного транспорта на территории Магаданской области (в ред. Постановления администрации области от 02.03.2006 N 47-па) сформирован механизм предоставления льготного проезда через утверждение размера единовременных денежных выплат (ЕДВ) и введение системы единых социальных проездных билетов (ЕСПБ) и стоимости проезда по ним.

Стоимость ЕСПБ на проезд в городском транспорте Магадана Распоряжением Губернатора Магаданской области №949-р от 30.12.2005 года с 15 января 2006 года установлена в размере 600 руб. из расчёта: 220 руб. - цена билета для льготников, по факту реализации ЕСПБ предприятиям, осуществляющим перевозку льготников, производятся доплаты до стоимости билета - 380 руб. - величина бюджетных компенсаций из бюджета Магаданской области. Следовательно, при минимальном размере единовременных денежных выплат приоритет отдаётся последующему перечислению части выпадающих доходов автоперевозчикам по факту реализации ЕСПБ.

Перейдем к рассмотрению предмета управления в сфере городского пассажирского транспорта, в качестве которого выступает транспортный имущественный комплекс:

- находящийся в частной собственности немуниципальных автоперевозчиков;

- находящийся в собственности или же приобретенный по договору финансовой аренды (лизинга). Например, муниципальным образованием город Магадан приобретены, и переданы предприятиям пассажирского транспорта по договору аренды во временное владение и пользование для предпринимательских целей 10 автобусов марки НЕФАЗ (приобретенные за счёт средств бюджета г.Магадана в 2006 году) (Из них 4 автобуса осуществляют пассажирские перевозки по маршруту №5, 1 автобус осуществляет пассажирские перевозки по маршруту №12, 1 автобус осуществляет пассажирские перевозки по маршруту №1, 3 автобуса осуществляют пассажирские перевозки по маршруту «Магадан-Аэропорт», 1 автобус передан Управлению образования мэрии г. Магадана для перевозки детей к местам отдыха).

Таким образом, использование транспортного имущественного комплекса в хозяйственной деятельности автоперевозчиков обеспечивает реализацию возложенных на них задач непосредственного предоставления населению услуг пассажирского транспорта.

Все стороны рассмотренной системы находятся в постоянном взаимодействии, будучи связанными между собой механизмами прямой и обратной связи. Первичным звеном здесь выступает население, потребности которого определяют задачи органов управления и автоперевозчиков, заставляя первых принимать необходимые управленческие решения, а вторых - организовать свою работу с учётом пассажиропотока.

Говоря о внешней среде системы управления пассажирскими перевозками следует отметить различные факторы ее формирования: площадь города, численность жителей и их подвижность, градостроительная политика, профили производственных предприятий,

сезонность и т.д. По состоянию на начало 2006 года численность населения в городе Магадане составила 106,8 тыс. человек.

Общая площадь всей городской территории составляет около 30 тыс. га, собственно Магадан занимает 18 тыс. га. Город насчитывает несколько тысяч капитальных зданий, более 140 улиц и переулков протяженностью 170 км [7]. Магаданская городская агломерация является центром с преобладанием в структуре экономики города отраслей обрабатывающей промышленности. Форма пространственной организации городского пространства является линейной. Базовый сектор экономики города - это промышленные, аграрные, строительные предприятия, транспорт, хозяйства сервисной сферы. С образованием особой экономической зоны областной центр стал привлекательным для регистрации здесь хозяйств самого различного профиля. В составе Единого государственного регистра предприятий и организаций всех форм собственности (ЕГРПО) по состоянию на 01.01.2006 года в областном центре числилось 7516 юридических лиц, что составило 72% от общего количества субъектов хозяйственной деятельности Магаданской области. Предприятия с частной формой собственности составляют 80% от общего количества юридических лиц и их обособленных подразделений.

Все факторы, формирующие внешнюю среду, можно разделить на контролируемые и неконтролируемые со стороны системы управления пассажирскими перевозками. При этом часть факторов оказывает долговременное действие, а часть - являются факторами сезонного действия. Некоторые факторы оказывают влияние на колебания пассажиропотоков в течение суток, а часть факторов - внутри часовых интервалов полезной для управления пассажиропотоками на городском пассажирском транспорте может быть трехзвенная классификация факторов, определяющих подвижность населения.

В целом, к началу 2006 года в г. Магадане не сложилась какая-либо плановая работа по развитию и управлению городским пассажирским транспортом. Однако требуются неотложные меры по решению комплексных проблем в сфере правового регулирования со стороны местных органов власти, обновление парка автотранспортных средств, обеспечение безопасности и комфортабельности перевозок и транспортного движения, реализации современных требований к управлению городским транспортом как составной частью инфраструктуры города.

Список используемых источников и литературы:

1. Балабаева И. Особенности функционирования общественного пассажирского транспорта // Автомобильный транспорт. 2004. № 4. - С. 42- 43.
2. Пассажирские автомобильные перевозки: учебник для вузов /В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Вельможин, С.А. Ширяев, под ред. В.А. Гудкова. – М: Горячая линия - Телеком, 2006. 448 с.
3. Родионов А.Ю Методические рекомендации по организации транспортного обслуживания населения муниципальных образований. - М.: Фонд «Институт экономики города», 2005. 159 с.
4. Громов Н.Н. Менеджмент на транспорте: Уч. пособие для студентов высших учебных заведений./ Н.Н. Громов, В.А. Персианов, Н.С. Усков и др; под общ. ред. Н.Н. Громова, В.А. Персианова - М.: Издательский центр «Академия», 2003 – С. 91.
5. Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации: Федеральный Закон от 6 окт. 2003 г. № 131-ФЗ // СЗ РФ. - 2003. - № 40. - ст. 3822.
6. Об организации транспортного обслуживания населения на территории муниципального образования «Город Магадан»: Решение Магаданской городской Думы от 29.04.2005 г. №62-Д // Вечерний Магадан. - 2005. - №25
7. Городской информационный сервер Колыма.ru.
Адрес в Интернет <http://www.kolyma.ru/magadan/transport/index.shtml>
8. Транспорт г. Магадана: Стат. Сб. / Магаданстат. - Магадан, 2006.
9. О монетизации льгот в части городского и пригородного пассажирского транспорта: Федеральный Закон от 22.08.2004 г. № 122-ФЗ // Собрание законодательства РФ. -2004. - №32. Ст.3650
10. О реализации в 2006 году мер по обеспечению равной доступности услуг общественного транспорта на территории Магаданской области: Постановление Администрации Магаданской области от 2 февраля 2006 г. N 24-па // Магаданская правда. - 2006. - №12