

УДК 656.01

UDC 656.01

08.00.00 Экономические науки

Economic sciences

**ВЫБОР ОПТИМАЛЬНОЙ МОДЕЛИ
ОРГАНИЗАЦИИ ГОРОДСКОГО
ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА ГОРОДА В
УСЛОВИЯХ КРАЙНЕГО СЕВЕРО-ВОСТОКА
РОССИИ** **SELECTION OF THE OPTIMAL MODEL OF
URBAN PUBLIC TRANSPORT ORGANIZATION
UNDER THE CONDITIONS OF FAR NORTH-
EAST OF RUSSIA**

Романова Наталья Александровна
к.э.н., Заведующая кафедрой «Финансы»
SPIN-код автора: 8734-1469
*ФГБОУ ВПО «Северо-Восточный государственный
университет», Россия*

Romanova Natalia Alexandrovna
Candidate of Economic sciences, Head of the Finance
department, RSCI SPIN-code 8734-1469
*Federal State Budgetary Educational Institution of
Higher Professional Education North-Eastern State
University, Russia*

Показано, что разработка мероприятий по выбору оптимальной модели организации городского пассажирского транспорта в Магадане требует объективной оценки факторов его окружения, а также оценки степени их влияния на транспортную инфраструктуру муниципалитета в целом. Выявлено, что требуются неотложные меры по решению проблем комплексного регулирования со стороны органов власти муниципального образования. В результате определены основные направления развития пассажирского транспорта северного города, даны некоторые рекомендации по повышению эффективности управления общественным транспортом со стороны местных органов самоуправления

It is highlighted, that the development of measures for the selection of the optimal model of urban public transport organization in Magadan requires an objective evaluation of factors of its surroundings and evaluation of the degree of their influence on municipal transport infrastructure in general. It was revealed, that urgent measures for solving problems of integrated management from the direction of municipal government are required. As a result, the principal trends of public transport development in a northern town are determined, and some recommendations on improving public transport management efficiency from the direction of local authorities are given

Ключевые слова: ГОРОДСКОЙ
ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ, СИСТЕМА,
СРЕДА, МОДЕЛЬ, КРАЙНИЙ СЕВЕРО-ВОСТОК
РОССИИ

Keywords: URBAN PUBLIC TRANSPORT,
SYSTEM. ENVIRONMENT, MODEL, FAR NORTH-
EAST OF RUSSIA

Одним из важнейших условий качественной и стабильной работы городского пассажирского транспорта (ГПТ), эффективного использования его потенциальных возможностей для предоставления транспортных услуг жителям города, является построение эффективного механизма управления системой ГПТ. Особое значение это имеет для муниципального образования «Город Магадан» - крупного центра в политической, экономической и культурной жизни Крайнего Северо-Востока России, поскольку, единственным видом пассажирского транспорта (исключая легковые автомобили-такси), как и для большинства северных городов, в

нашем городе является автобус [4]. В данном случае на первый план выдвигается задача постоянного обеспечения четкого и надежного функционирования ГПТ, а значит, недопущение или своевременное устранение негативных моментов в его работе [2].

Совершенствование управления системой ГПТ связано с необходимостью реформирования модели организации пассажирского транспорта, сложившейся в г. Магадане, современное состояние которой не соответствует новым социально-экономическим и политическим условиям жизнедеятельности муниципалитета. Это связано как с целями и содержанием системы управления городским пассажирским транспортом, так и со всем комплексом социально-экономических управленческих решений, обеспечивающих развитие городской экономики.

Так, в частности, на сегодняшний день, в областном центре из четырех моделей функционирования городского пассажирского транспорта: транспортное обслуживание населения муниципальным унитарным предприятием; предоставление услуг по транспортному обслуживанию населения муниципального образования региональной транспортной компанией; транспортное обслуживание населения предприятиями частной формы собственности; 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 [3] - применяется третья из вышеуказанных моделей: организация транспортного обслуживания населения осуществляется силами шести частных пассажирских перевозчиков (ООО «РВР», ООО «Маршрут-Авто», ООО «Маршрут-Центр», ООО «Треjder», ООО «Магадан Авто») [1], работа которых организована в режиме «маршрутного автобуса» и «маршрутного такси».

Таким образом, весь пассажирооборот г. Магадана приходится на коммерческий транспорт, интегральная оценка которого, отражающая степень важности влияния того или иного фактора (как положительного, так и отрицательного) на систему городского пассажирского автотранспорта транспорта, представлена в таблице 1.

Таблица 1

Ранги, предложенные экспертами, при анализе факторов внешней среды городского пассажирского транспорта муниципального образования «Город Магадан»

Факторы внешней среды	Присвоенный ранг
Положительные	
инвестиционные	7,15
социо-культурные	4,1
технологические	0,35
Отрицательные	
организационные	-6,0
правовые	-2,0
экономические	-3,3

Данная оценка деятельности предприятий ГПТ г. Магадана, их относительная значимость для транспортной инфраструктуры муниципалитета, отдельных факторов внешней и внутренней среды ГПТ, была проведена посредством метода профиля среды, суть которого заключается в производстве перечисленных ниже трех экспертных оценок:

– определении экспертным путем относительной важности для транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Магадан» каждого фактора внешней среды - его вес от 0 до 3: 3 - большая, 2 - умеренная, 1 - слабая;

– оценке в баллах степени влияния фактора на систему городского пассажирского транспорта (от 0 до 3): 3 - сильное, 2 - умеренное, 1 - слабое, 0 - отсутствие влияния;

– направленности влияния (позитивное или негативное) которое присваивается экспертами в соответствии с выбранной шкалой (от -1 до +1): +1 - позитивная, -1 - негативная.

Экспертами в нашем исследовании выступили руководящие сотрудники автотранспортных предприятий (5 человек), функционирующих на территории муниципалитета, представители мэрии города Магадана (4 человека), представитель муниципального учреждения «Центральная диспетчерская служба городского пассажирского транспорта» (1 человек).

Как мы видим положительное воздействие на систему городского пассажирского автотранспорта муниципального образования «Город Магадан» оказывают инвестиционные (7,15), социо-культурные (4,1) и технологические (0,35) факторы внешней среды. Однако при этом общее отрицательное воздействие наблюдается со стороны организационных (-6,0), правовых (-2,0) и экономических (-3,3) факторов.

Если рассматривать отдельные факторы, то среди оказывающих наиболее положительное влияние, можно назвать приобретение подвижного состава посредством лизинга, кредитных механизмов (6,0), целевое бюджетное финансирование мер по обеспечению равной доступности транспортных услуг населению (2,50), изменение потребностей пользователей транспортных услуг (потребности в услугах высокого качества) (3,1), создание автоматизированной системы диспетчерского сопровождения «ГЛОНАСС» городского пассажирского автотранспорта (1,1), перемены в мобильности населения (1,19). Наиболее отрицательное влияние оказывает нерегулярные выплаты компенсации расходов автопредприятий по перевозке льготных пассажиров (-4,3) и высокий уровень автомобилизации населения (-3,8).

Результаты оценок воздействия факторов внутренней среды на пассажирский автотранспорт г. Магадана представлены в таблице 2.

Таблица 2

Ранги, предложенные экспертами, при анализе факторов внутренней среды городского пассажирского автотранспорта муниципального образования «Город Магадан»

Факторы внутренней среды	Присвоенный ранг
Положительные	
социальные	6,25
предоставление дополнительных услуг	6,1
кадровые	0,25
Отрицательные	
финансовые	-6,55
эксплуатационные	-6,15
организационно-управленческие	-6,55

Положительно на систему общественного транспорта города влияют внутренние социальные факторы (6,25) (среди которых особенно следует выделить социальную доступность транспортных услуг общественного транспорта (2,25), поскольку всеми предприятиями ГПТ Магадана принимаются социальные проездные билеты на проезд в городском автотранспорте (ЕСПБ) от граждан, имеющих право на меры социальной поддержки), факторы, связанные с предоставлением дополнительных услуг (6,1) и кадровые факторы (0,25). Хотя необходимо отметить, что в кадровых факторах существенное отрицательное влияние оказывает отсутствие заинтересованности водителей в выполнении рейсов, не представляющих коммерческого интереса (-4,2); отсутствие производственной дисциплины у водителей, связанной преимущественно с тем, что собственником указанных транспортных средств являются сами водители, в результате чего отмечаются систематические сходы автобусов с линии в течение дня (-3,55); неэффективный менеджмент, выражающийся в отсутствии системы надлежащего контроля над процессом перевозок пассажиров и багажа водителями со стороны руководства автотранспортных предприятий, поэтому коммерческие

транспортные средства в основном следуют не по расписанию, а отправляются от конечного пункта после заполнения (естественно увеличивается вероятность отказа в поездке пассажирам на промежуточных остановочных пунктах), руководствуясь коммерческой выгодой, а не удовлетворением интересов пассажиров (-3,55).

Кроме того высоко влияние таких негативных факторов как неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств, выражающееся в высоком проценте изношенности подвижного состава (-4,55), эксплуатируемых перевозчиками для работы на социально-значимых регулярных маршрутах, отсутствие маркетинговых мероприятий по причине отсутствия в предприятиях ГПТ специалистов по маркетингу (-1,50).

Наиболее негативное совокупное влияние на состояние общественного пассажирского транспорта оказывают финансовые факторы внутренней среды (-6,55), эксплуатационные (-6,15) и организационно-управленческие факторы (-6,55).

Проводя сравнение полученных оценок воздействия факторов внешней и внутренней среды ГПТ муниципалитета, можно сделать вывод, что факторы внутренней среды в целом оказывают на работу городского пассажирского транспорта негативное воздействие (-6,65) и заслуживают самого серьезного внимания при дальнейшем выборе оптимальной модели организации городского пассажирского транспорта, тогда как факторы внешней среды оказывают небольшое положительное влияние (0,3).

Таким образом, следует отметить, что коммерческие автопредприятия не в состоянии обеспечить требуемый уровень транспортного обслуживания населения, а так же соответствовать необходимым квалификационным требованиям пассажирского предприятия. Учитывая изложенное, общим направлением деятельности органов местного самоуправления в сфере управления ГПТ Магадана

является сохранение и развитие единой инфраструктуры городского пассажирского транспорта. С этой целью необходимо сформировать модель организации городского пассажирского транспорта, основанную на абстрагировании от несущественных факторов и упрощающих реальную систему с сохранением ее основных свойств. В этой связи, организация городских пассажирских перевозок должна быть основана на смешанном участии муниципального и частного капитала. Данная задача решается путем создания совместного предприятия с функциями организатора перевозок и основного перевозчика.

Подбор частного партнера для создания муниципально-частного предприятия должен производиться на основании открытого конкурса. По результатам конкурса подписывается договор об учреждении совместной компании с определением графика частных инвестиций в развитие предприятия, оговаривается процент прибыли на обязательное инвестирование в развитие и инфраструктуру, а также методы и правила контроля деятельности организации со стороны государственных органов.

Учитывая условия российской действительности, основное финансирование на этапе создания должен взять на себя муниципалитет (закупка новых городских автобусов и передача их в оперативное управление данному предприятию, а также покрытие эксплуатационных затрат, затрат на содержание и развитие инфраструктуры). Частный партнер должен будет осуществлять менеджмент на данном предприятии и частично финансировать программу в меру своих возможностей и доли уставного капитала.

В процессе осуществления внедрения проекта модели можно выделить четыре основных этапа:

1) «Аналитико-подготовительный» (по оптимальным оценкам данный этап займет время от 1-1,5 лет). Регулируемый рынок пассажирских автобусных перевозок должен создаваться на основе

программы «Развитие и модернизация пассажирского транспорта муниципального образования «Город Магадан» на среднесрочную перспективу, которая включает в себя комплекс управленческих решений, направленных на совершенствование работы пассажирского транспорта. Цель данной программы направлена на создание условий для улучшения транспортного обслуживания населения за счет повышения эффективности функционирования пассажирского транспорта.

2) «Трансформационный» (по оптимальным оценкам данный этап займет время от 1-2 лет). На этом этапе происходит формирование новой транспортной системы и создание муниципально-частного партнерства, т.е. автотранспортного предприятия со смешанной формой собственности, которое выполняет функции «управляющей компании» и основного перевозчика. Задачи, решаемые на данном этапе: создание автотранспортного предприятия и объединение под его управлением всех мелких предприятий транспортной системы в целях организации перевозок с обеспечением необходимых технических требований и требований безопасности; создание новой структуры транспортной сети; создание бизнес-плана долгосрочного развития; создание прогнозного финансового плана, а также прогноза поэтапного изменения транспортной сети и парка в ходе реформирования; создание оптимизированной маршрутной сети с учетом нормализации интервалов движения, необходимого количества транспорта на каждом маршруте, исходя из анализа пассажиропотока и т.д.

3) «Результативный» (по оптимальным оценкам данный этап займет время от 2-3 лет). На данном этапе предприятие достигает показателей основной деятельности, когда обновление парка и погашение выпадающих доходов от перевозки льготных категорий полностью покрываются результатами коммерческой деятельности самого предприятия, без давления на бюджет.

4) «Реинвестиционный». Данный этап предполагает развитие компании до уровня, когда муниципальная доля прибыли выше необходимой для развития транспортной отрасли. Свободные средства могут быть использованы в межотраслевом регулировании муниципалитета на задачи, не связанные с транспортной отраслью.

Экономическая эффективность рассматриваемой модели достигается за счет: внедрения в управление предприятием коммерческих методов; оптимизации организационной деятельности; оптимизации и сокращения штатной структуры (структуры предприятий зачастую неоправданно раздуты); оптимизации основной деятельности (использование в периоды с низким пассажиропотоком более дешевых по эксплуатационным затратам автобусов); увеличения ресурса автобусной техники, т.к. в частном менеджменте предполагается индивидуальная ответственность за сохранность водителем эксплуатируемого имущества.

Предложенная модель, по нашему мнению, будет иметь ряд положительных моментов:

1) применение современных методов управления частного менеджмента позволит, в значительной мере, снизить давление на бюджет, что даст возможность перераспределения денежных средств на развитие других социально-значимых сфер городского хозяйства;

2) предприятие, в своем стремлении сохранить работоспособность транспортной маршрутной сети и стабильность тарифа, позволит сохранить высокую социальную защищенность населения;

3) в межпиковые промежутки времени на маршрутах с низким пассажиропотоком будет сохраняться установленное движение общественного транспорта в виду постоянного технического контроля за: состоянием автобусного парка; своевременным выходом подвижного состава на линию; разработкой и реализацией оперативных управляющих воздействий, направленных на обеспечение выполнения расписания

движения, соблюдения установленных нормативов качества транспортного обслуживания пассажиров и т.д.;

4) позволит увеличить доходные статьи бюджетов разных уровней (рис. 1).

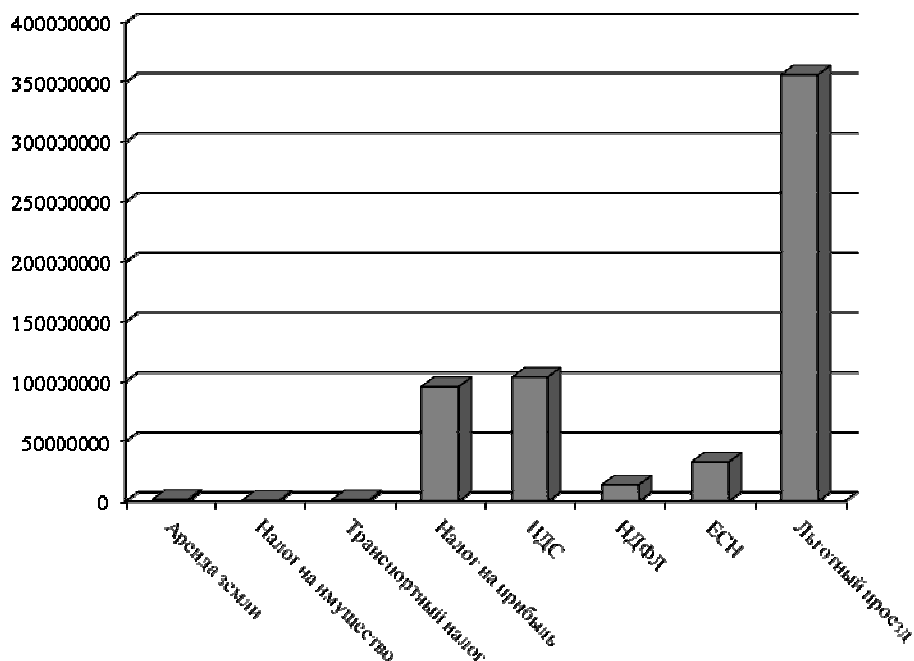


Рисунок 1. Бюджетные эффекты проекта

Вместе с тем существуют и отрицательные факторы от применения модели:

1) Развитие предприятия предполагает на начальном этапе зависимость от бюджета муниципалитета. Расходы на организацию предприятия достаточно высокие, в связи с этим снижаются возможности муниципального бюджета по созданию и реализации других программ.

2) С точки зрения частного менеджмента отрицательная сторона состоит в отсутствии возможности использования упрощенной системы налогообложения, что создает дополнительную налоговую нагрузку для предприятия. Но, тем не менее, применение данной модели, позволит суммировать лучшие факторы деятельности муниципальных и частных предприятий: муниципалитет создает инфраструктуру и обновляет

основные фонды, а частный менеджмент обеспечивает их эффективную эксплуатацию, сохраняется высокая управляемость транспортной системой со стороны властных структур.

Список литературы

1. Городское хозяйство [Электронный ресурс]. URL : <http://www.magadangorod.ru/>. Официальный сайт Мэрии г. Магадана (дата обращения: 10.10.2015).
2. Макунина А.И. Сравнительная характеристика методов обследования пассажиропотоков на городском пассажирском транспорте // Актуальные вопросы экономических наук. - 2009. - № 5-5. - С. 139-144.
3. Родионов А.Ю. Методические рекомендации по организации транспортного обслуживания населения муниципальных образований. - М.: Фонд «Институт экономики города», 2005. - 159 с.
4. Романова Н.А. Города и люди: актуальные проблемы урбанистики / Под общ. ред. И.В. Гукалова. - Новосибирск: Издательство СибАК, 2015. - 198 с.

References

1. Gorodskoe hozjajstvo [Jelektronnyj resurs]. URL : <http://www.magadangorod.ru/>. Oficial'nyj sajt Mjerii g. Magadana (data obrashhenija: 10.10.2015).
2. Makunina A.I. Sravnitel'naja harakteristika metodov obsledovanija passazhiropotokov na gorodskom passazhirskom transporte // Aktual'nye voprosy jekonomicheskijh nauk. - 2009. - № 5-5. - S. 139-144.
3. Rodionov A.Ju Metodicheskie rekomendacii po organizacii transportnogo obsluzhivanija naselenija municipal'nyh obrazovanij. - M.: Fond «Institut jekonomiki goroda», 2005. - 159 s.
4. Romanova N.A. Goroda i ljudi: aktual'nye problemy urbanistiki / Pod obshh. red. I.V. Gukalova. - Novosibirsk: Izdatel'stvo SibAK, 2015. - 198 s.