

УДК 656.01

UDC 656.01

08.00.00 Экономические науки

Economic sciences

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ СТРУКТУР УПРАВЛЕНИЯ ГОРОДСКИМ ПАССАЖИРСКИМ ТРАНСПОРТОМ**

**IMPROVING ORGANIZATIONAL STRUCTURES OF URBAN PUBLIC TRANSPORT MANAGEMENT**

Романова Наталья Александровна  
к.э.н., Заведующая кафедрой «Финансы»  
SPIN-код автора: 8734-1469,  
РИНЦ Author ID: 243892,  
Scopus Author ID: 56712455900  
*ФГБОУ ВПО «Северо-Восточный государственный университет», Россия*

Romanova Natalia Alexandrovna  
Candidate of Economic sciences, Head of the Finances department, Author's SPIN-code 8734-1469, Author ID 243892, Scopus Author ID 56712455900  
*Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Professional Education North-Eastern State University, Russia*

Представлены расчеты качественных характеристик работы городского пассажирского транспорта муниципального образования «Город Магадан» в разрезе безопасности движения, комфортности, надежности и других показателей. Посредством SWOT-анализа рассмотрена степень влияния факторов окружения на транспортную инфраструктуру муниципалитета. В результате определены основные направления совершенствования организационных структур управления городским пассажирским транспортом на муниципальном уровне

The article estimates of the qualitative characteristics of the urban public transport work on the example of municipality of Magadan in the light of traffic safety, comfort, reliability and other activities. By means of SWOT-analysis, the degree of influence of surrounding factors on the municipality transport infrastructure is examined. As a result, the basic directions of improving organizational structures of urban public transport management on the municipal level are determined

Ключевые слова: ГОРОДСКОЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ, СИСТЕМА, СРЕДА, ПОКАЗАТЕЛИ КАЧЕСТВА

Keywords: URBAN PUBLIC TRANSPORT, SYSTEM, ENVIRONMENT, QUALITY METRICS

Основной целью любого города является его устойчивое социально-экономическое развитие, направленное на повышение интенсивности деловой активности населения, формирование комфортных социальных условий проживания и улучшение качества жизни в муниципалитете. В этой связи, существует необходимость в формировании эффективных подходов к управлению городским пассажирским транспортом, разработке мероприятий по улучшению качества услуг городского пассажирского транспорта (далее ГПТ), удовлетворяющих потребителей, поскольку от качественной и стабильной работы ГПТ зависят вышеперечисленные аспекты городской жизнедеятельности.

Изучение и анализ ряда научных работ, связанных с оценкой качества городского пассажирского транспорта показали, что формирование критериев эффективности работы ГПТ проводится обычно в зависимости от конкретно поставленной цели и решаемых задач. Эти задачи различны, например: проведение планово-проектных расчетов; оценка качества работы предприятий и организаций городского пассажирского транспорта; оценка работы водителей и бригад; оценка качества маршрутной сети и другие. Выбранные при этом показатели, как правило, характеризуют эффективность состояния и развития отдельных звеньев системы городского пассажирского транспорта [1, 3, 4, 6]. В связи с этим автору представляется актуальным провести комплексную оценку уровня качества функционирования городского пассажирского транспорта «S» на примере города Магадана:

$$S = S_1^{k_1} * S_2^{k_2} * S_3^{k_3} * S_4^{k_4} * S_5^{k_5} * S_6^{k_6}, \quad (1)$$

Где:

$S_1$  - надежность перемещения точно по графику (время поездки);

$S_2$  - доступность (частота движения общественного транспорта);

$S_3$  - безопасность (вероятность безотказной работы общественного транспорта);

$S_4$  - комфортность (качество поездки);

$S_5$  - стоимостной показатель (величина транспортного тарифа);

$S_6$  - показатель уровня информационного обеспечения;

$k_1, \dots, k_6$  - показатели степени, характеризующие весомость соответствующего показателя уровня сервиса.

Все рассчитанные выше показатели в отдельности и их комплексное значение должны стремиться к единице, формализующей условие идеального функционирования пассажирского транспорта с точки зрения ее качества. Свод указанных показателей и итоговое значение комплексного, согласно (1) представлены в таблице 1.

Таблица 1

**Комплексный показатель качества обслуживания населения  
городским общественным транспортом**

Показатель	Условное обозначение	Расчетное значение показателя
Надежность перемещения точно по графику (время поездки)	$S_1$	1,18
Доступность (частота движения общественного транспорта)	$S_2$	0,98
Безопасность (вероятность безотказной работы общественного транспорта)	$S_3$	1,00
Комфортность (качество поездки)	$S_4$	0,54
Стоимостной показатель (величина транспортного тарифа)	$S_5$	-
Показатель информационного сервиса (уровень информационного обеспечения)	$S_6$	0,62
Комплексный показатель	$S$	0,62

Как мы можем видеть, полученное итоговое значение комплексного показателя составляет 0,62, что свидетельствует о недостаточном качестве функционирования ГПТ. Значение, соответствующее единице принимает только показатель безопасности движения, незначительное отклонение отмечено по показателю доступности, остальные качественные критерии, такие, как надежность перемещения точно по графику (время поездки), комфортность (качество поездки), показатель информационного сервиса (уровень информационного обеспечения) требуют разработки ряда мероприятий, способствующих улучшению работы ГПТ. Кроме того, и те значения, которые указывают на позитивные моменты в функционировании данной сети, должны быть подвержены периодическому мониторингу.

В этих целях, для определения причин кризисных проявлений в системе функционирования ГПТ муниципального образования «Город Магадан», определение сильных и слабых сторон, а также возможностей и угроз, исходящих из его ближайшего окружения, проведем анализ факторов окружения ГПТ посредством SWOT-анализа. При этом отметим,

что все факторы итоговой матрицы SWOT-анализа функционирования пассажирского транспорта г. Магадана проранжированы в порядке убывания их степени воздействия на систему ГПТ в соответствии с результатами оценки степени воздействия факторов (табл. 2).

Таблица 2

Итоговая матрица SWOT-анализа функционирования пассажирского транспорта муниципального образования «Город Магадан»

Сильные стороны	Возможности
Введение системы единых социальных проездных билетов (ЕСПБ)	Приобретение нового подвижного состава посредством лизинга, кредитных механизмов
Предоставление услуг по техобслуживанию автотранспортных средств населения и юридических лиц	Компенсирование из средств бюджета социальных мер по доступности транспортных услуг населению
Безопасность перевозок подвижным составом автоперевозчиков	Потребности населения в услугах более высокого качества
Организация заказных перевозок по рыночным тарифам	Повышение транспортной мобильности населения
Привлечение финансовых средств путем размещения наружной рекламы на автотранспортных средствах	Внедрение автоматизированной системы диспетчерского сопровождения «ГЛОНАСС»
Слабые стороны	Угрозы
Отсутствие производственной дисциплины у водителей	Высокий уровень автомобилизации городского населения
Неудовлетворительное техническое состояние подвижного состава требованиям комфортности, информационного обеспечения	Нерегулярные выплаты компенсации расходов автопредприятий по перевозке льготных пассажиров
Отсутствие внимания местных органов власти к проведению маркетинговых мероприятий в решении проблем общественного транспорта	Неразвитая муниципальная нормативно-правовая база по вопросам перевозки пассажиров и багажа, а также обеспечению безопасности перевозочного процесса
Систематические сходы автотранспортных средств с линии	Недобросовестная конкуренция со стороны автоперевозчиков
Грубое и некорректное поведение кондукторов и водителей	Высокие процентные ставки по лизинговым сделкам
Отсутствие надлежаще оборудованных остановок городского пассажирского автотранспорта	Повышение уровня цен на топливо, горюче-смазочные материалы, электроэнергию и запчасти
Эксплуатация транспортных средств малой вместимости	Отсутствие анализа статистических данных реального спроса населения на перевозки

Следующим этапом SWOT-анализа является установление связей между факторами внешней и внутренней среды городского пассажирского транспорта муниципального образования «Город Магадан».

**Сильные стороны и возможности.** Автоперевозчики, осуществляющие свою деятельность на рынке городских пассажирских перевозок могут приобрести новые современные автотранспортные средства с помощью лизинга, кредитных механизмов, целевого бюджетного финансирования. Новые современные транспортные средства, приобретаемые предприятиями пассажирского транспорта общего пользования, соответствуют требованиям безопасности, надежности, экологичности, имеют низкий уровень пола, что необходимо инвалидам и пожилым людям. Также автопредприятия способны самостоятельно улучшить свое финансовое положение, оказывая заказные перевозки по рыночным тарифам и предоставляя транспортные средства для размещения рекламы.

Внедрение автоматизированной системы диспетчерского сопровождения «ГЛОНАСС» позволяет повысить уровень качества пассажирских перевозок, что в свою очередь, несомненно, отражается на транспортной мобильности населения города.

Оставаясь социально доступным, пассажирский транспорт г. Магадана предпочитается многими пользователями транспортных услуг.

**Слабые стороны и угрозы.** Управление городским пассажирским транспортом в г. Магадане сложилось таким образом, что весь пассажирооборот приходится на перевозчика частной формы собственности, чей автопарк представлен техникой средней, малой, особо малой вместимости, в основном бывшей в употреблении, не соответствующей требованиям и стандартам городских пассажирских перевозок.

Единственным видом городского пассажирского транспорта (исключая легковые автомобили-такси) является автобус, обеспеченность населения которыми в целом стабильна, но при этом наблюдается существенный рост легковых автомобилей, приходящихся на одного жителя города, в том числе автомобилей-такси (стандартные показатели перевозок превышены в 5 раз) [5]. Фактически отсутствуют: подвижной состав, соответствующий городскому классу автобусов (большие и средние автобусы); централизованные стоянки автотранспортных средств с соблюдением необходимых норм пожарной безопасности; оборудованные медицинские кабинеты предрейсовых и послерейсовых осмотров водителей и т.д.

Таким образом, ключевыми ориентирами для управления указанными выше негативными ситуациями со стороны муниципальных властей являются вопросы повышения эффективности функционирования всей транспортной системы города, комплексного правового регулирования развития транспортной инфраструктуры, обновление парка автотранспортных средств, обеспечение комплексного показателя качества обслуживания населения городским пассажирским общественным транспортом.

В связи с чем, по мнению автора, требуется разработка комплекса технических, технологических, экономических, организационных и других решений. Исходя из этого, система муниципального управления ГПТ должна выполнять следующие специальные функции управления: управление финансами; управление качеством услуг, включая установление основных требований к качеству перевозок, контроль их реального исполнения при движении подвижного состава на маршрутах и мотивацию деятельности предприятий ГПТ на улучшение качества услуг; исследование спроса на перевозки, формирование маршрутов работы ГПТ и определения требований к объему движения на маршрутах.

В настоящее время в той или иной степени вышеобозначенные функции решают три организации [2]:

– Комитет по работе с хозяйствующими субъектами - вопросы организации транспортного движения и пассажирских перевозок.

– Департамент строительства, архитектуры, технического и экологического контроля - вопросы строительства и ремонта инфраструктуры г. Магадана.

– Муниципальное учреждение «Центральная диспетчерская служба городского пассажирского транспорта» - контролирует исполнение всех рейсов по расписанию маршрутных автобусов и маршрутных такси.

Стоит отметить, что указанные властные структуры действуют по отдельности, весьма тяжело взаимодействуют, в связи с чем считаем, что управление ГПТ во всех отношениях должно быть под единым началом. На предполагаемую структуру следует возложить следующие задачи:

1) Задачи, связанные с разработкой и модернизацией системы ГПТ. Решаемые на данном уровне вопросы можно охарактеризовать в целом как задачу оптимального отображения прогнозируемых пассажиропотоков в системе ГПТ, которую составляют: маршруты, расписание, виды и количество транспортных средств.

2) Задачи организации работы ГПТ, имеющие своей целью обеспечение эффективной работы пассажирского транспорта с учетом спроса на перевозки и предложения услуг в рамках существующих законодательных, финансовых и прочих ограничений.

3) Задачи системного анализа работы ГПТ и формирование стратегии развития и реформирования пассажирского транспорта.

Предложенный перечень позволяет представить структуру и взаимосвязь решаемых вопросов при рассмотрении различных проблем транспортной инфраструктуры города.

Для выполнения указанных функций и решения задач структура отраслевого органа управления должна включать отделы или подразделения по следующим направлениям (это не означает создание дополнительных структур, речь идет о формировании такого организационного механизма, который бы осуществлял не только координацию работ по разработке, но и реализацию стратегии реформирования отрасли в городе):

1) В качестве единой организации, управляющей транспортным движением в городе, предлагается Транспортный комитет, единственно занимающийся всеми вопросами, касающимися транспортного движения: управление движением транспорта, организация движения, пассажирские перевозки, транспортное строительство и т.д.

2) Отдел АСУ и информационного обеспечения занимается техническим и технологическим сопровождением автоматизированных систем управления на транспорте, информационных систем и т.д., а также готовит переменную и постоянную информации для этих систем, предоставляемую смежными отделами. Технический подотдел - обеспечивает работу электронно-вычислительной техники и программного обеспечения.

3) Дорожное хозяйство переходит в подчинение Транспортного комитета как Отдел дорожного и путевого хозяйства.

4) Отдел экономического анализа, планирования и контроля, занимающийся контролем и оборотом всей финансовой деятельности Транспортного комитета и его структур.

5) Правовой отдел - занимается правовым урегулированием транспортных вопросов и решений с действующим законодательством, решает вопросы судебных споров и разбирательств, решает вопросы дорожно-транспортных происшествий с общественным транспортом, выставляет иски автовладельцам и другим виновным в нарушении

нормальной и бесперебойной работы общественного транспорта, задержках и т.д., несоблюдении транспортных положений и контролирует их продвижение. Защищает Транспортный комитет в судебных тяжбах. Занимается вопросами персонала Транспортного комитета и его подразделений.

В завершение следует отметить, что эффективное управление городским пассажирским транспортом властными органами включает в себя более широкий круг мероприятий, суть которых не предполагалось рассмотреть в рамках данной статьи. Такие решения требуют детального изучения и соответствующей проработки, однако, на основе проведенного автором анализа факторов внешней среды городского пассажирского транспорта были определены кризисные моменты его функционирования и основные направления его развития.

#### Список литературы

1. Зырянов В.В., Семчугова Е.Ю., Литвина А.А. Повышение эффективности управления городским пассажирским транспортом Ростова-на-Дону // Вестник СГТУ. - 2013. - №2 (71). - С. 347-351.
2. Городское хозяйство [Электронный ресурс]. URL : <http://www.magadangorod.ru/>. Официальный сайт Мэрии г. Магадана (дата обращения: 15.11.2015).
3. Губенко А. В. Проблемы развития пассажирского транспорта региона. - Хабаровск: Изд-во Хабар. гос. техн. ун-та, 2000. - 283 с.
4. Дрючин Д.А., Майоров М.А. Основные направления повышения качества транспортного обслуживания населения городским пассажирским транспортом по регулярным маршрутам // Вестник Оренбургского государственного университета. - 2015. - № 4 (179). - С. 30-36.
5. Романова Н.А, Транспортная инфраструктура северных городов: проблемы и пути развития (монография). - Хабаровск: ДВАГС, 2007. - 227 с.
6. Славина Ю.А. Интеллектуальные модели оценки качества предоставляемых услуг городским наземным пассажирским транспортом / Ю.А. Славина, С.А. Гусев // Логистика. - 2015. - № 3. - С. 26-30.

#### References

1. Zyrjanov V.V., Semchugova E.Ju., Litvina A.A. Povyshenie jeffektivnosti upravlenija gorodskim passazhirskim transportom Rostova-na-Donu // Vestnik SGTU. - 2013. - №2 (71). - S. 347-351.
2. Gorodskoe hozjajstvo [Jelektronnyj resurs]. URL : <http://www.magadangorod.ru/>. Oficial'nyj sajт Mjerii g. Magadana (data obrashhenija: 10.10.2015).
3. Gubenko A. V. Problemy razvitija passazhirskogo transporta regiona. - Habarovsk: Izd-vo Habar. gos. tehn. un-ta, 2000. - 283 s.

4. Drjuchin D.A., Majorov M.A. Osnovnye napravlenija povyshenija kachestva transportnogo obsluzhivanija naselenija gorodskim passazhirskim

5. transportom po reguljarnym marshrutam // Vestnik Orenburgskogo gosudarstvennogo universiteta. - 2015. - № 4 (179). - S. 30-36.

6. Romanova N.A, Transportnaja infrastruktura severnyh gorodov: problemy i puti razvitija (monografija). - Habarovsk: DVAGS, 2007. - 227 s.

7. Slavina Ju.A. Intellektual'nye modeli ocenki kachestva predostavljaemyh uslug gorodskim nazemnym passazhirskim transportom / Ju.A. Slavina, S.A. Gusev // Logistika. - 2015. - № 3. - S. 26-30.