

УДК 656.01

**ИССЛЕДОВАНИЕ ВЛИЯНИЯ ФАКТОРОВ ОКРУЖЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «ГОРОД МАГАДАН»: СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПОДХОД**

Романова Наталья Александровна  
к.э.н., зав. кафедры «Экономико-управленческих и правовых дисциплин»  
*Российский государственный гуманитарный университет Филиал в г. Магадане, Россия*

Цель данной статьи - посредством PEST-анализа, SWOT-анализа, метода парной линейной корреляции и метода профиля среды, рассмотреть факторы окружения городского пассажирского автотранспорта муниципального образования «Город Магадан», а также оценить степень их влияния на транспортную инфраструктуру муниципалитета в целом. В результате проведенного анализа определены основные направления стратегии развития городского пассажирского автотранспорта, даны некоторые рекомендации по повышению эффективности управления общественным транспортом со стороны местных органов самоуправления

Ключевые слова: ГОРОДСКОЙ ПАССАЖИРСКИЙ АВТОТРАНСПОРТ, УПРАВЛЕНИЕ, ФАКТОРЫ, МИКРО-, МАКРО ОКРУЖЕНИЕ, СТРАТЕГИЯ

UDC 656.01

**RESEARCH OF THE INFLUENCE OF FACTORS OF THE ENVIRONMENT OF PUBLIC TRANSPORT OF MUNICIPAL UNION "CITY OF MAGADAN": THE STRATEGIC APPROACH**

Romanova Nataliya Aleksandrovna  
Cand. Econ. Sci., Chair, Economical-administrative and juridical disciplines department  
*Russian State Humanitarian University. Branch in Magadan, Russia*

The object of the article is to consider the surrounding factors of city passenger motor transport of the municipal union «City of Magadan» and to estimate the degree of their influence to municipal transport infrastructure by means of the PEST-analysis, SWOT-analysis, a method of pair linear correlation, and a method of profile city surroundings. As a result of this analysis, the basic directions of the strategy of city passenger motor transport development are defined, some recommendations improvement of management efficiency by public transport from the institutions of local government are made

Keywords: CITY PASSENGER MOTOR TRANSPORT, MANAGEMENT, FACTORS, SURROUNDINGS, STRAGETY

Эффективная и надежная работа городского пассажирского транспорта является важнейшим фактором социально-политической и экономической стабильности, поскольку именно городской пассажирский транспорт обеспечивает основную часть трудовых поездок населения, оказывая непосредственное влияние на эффективность функционирования системы городского хозяйства, предприятий, организаций, учреждений и всех отраслей экономики муниципалитета, региона и страны в целом.

Однако резкое возрастание уровня внешней среды вызывает необходимость формирования эффективных подходов к управлению городским пассажирским транспортом таким образом, чтобы способность к изменениям стала одной из важнейших ключевых характеристик, определяющих

возможности транспортной инфраструктуры к развитию в долгосрочной перспективе. Соответственно, функционирование и развитие пассажирского транспорта, особенно в условиях Крайнего Севера, требует проведения объективного анализа, разработки и реализации необходимых изменений внешних и внутренних механизмов, что приобретает в современных условиях особую актуальность и значимость.

Магадан является столицей колымского края – Магаданской области, крупным центром в политической, экономической и культурной жизни Крайнего Северо-Востока России, в связи с чем, развитие городской транспортной инфраструктуры занимает ключевые позиции в транспортной системе Магаданской области. Следует отметить, что на территории исследуемого региона отсутствуют такие современные виды пассажирского транспорта как трамваи, троллейбусы, метро, монорельс. В свою очередь единственным средством передвижения для населения города и области является автотранспорт.

Проведем анализ факторов окружения городского пассажирского автотранспорта муниципального образования «Город Магадан» посредством следующих методов: PEST-анализ, метод парной линейной корреляции, метод профиля среды, SWOT-анализ.

PEST-анализ – акроним для политических (Political), экономических (Economic), социокультурных (Social), технологических (Technological) факторов, которые используются, чтобы оценить аспекты внешней среды, влияющие на работу городского пассажирского транспорта.

Главная задача PEST-анализа - это прогнозирование изменения существенных факторов внешней среды, которые могут оказать реальное влияние на развитие транспортной инфраструктуры в перспективе. В зависимости от динамики изменения тех или иных факторов какие-то из них будут улучшаться, а какие-то – ухудшаться. Задача разрабатываемой стра-

тегии развития – учесть данный прогноз и максимально нейтрализовать негативное влияние этих факторов.

Для простоты и удобства анализа все факторы принято совместно рассматривать в виде четырехпольной таблицы (табл. 1).

Таблица 1 - PEST-анализ факторов макроокружения системы городского пассажирского транспорта муниципального образования «Город Магадан»

<b>Политико-правовые факторы</b>	<b>Экономические факторы</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Государственная транспортная политика</li> <li>2. Государственная бюджетная политика</li> <li>3. Система управления городским пассажирским транспортом</li> <li>4. Транспортное законодательство</li> <li>5. Антимонопольное законодательство</li> <li>6. Законодательство об охране окружающей среды</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Уровень инфляции</li> <li>2. Инвестиционный климат в транспортной отрасли</li> <li>3. Налогообложение, определенное для транспортных предприятий</li> <li>4. Цены на энергоресурсы</li> <li>5. Валовый региональный продукт</li> <li>6. Среднедушевые доходы населения</li> </ol>
<b>Социокультурные факторы</b>	<b>Технологические факторы</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Демографические тенденции</li> <li>2. Изменение законодательства в социальной сфере</li> <li>3. Баланс доходов и расходов населения</li> <li>4. Система ценностей общества</li> <li>5. Перемены в мобильности населения</li> <li>6. Уровень образованности населения</li> <li>7. Потребительские предпочтения</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Новые технологии в производстве городского пассажирского транспорта</li> <li>2. Спутниковые системы глобального позиционирования мониторинга транспорта</li> <li>3. Уровень государственного и отраслевого финансирования научно-технических исследований и разработок в области развития городского пассажирского транспорта</li> </ol>

Как видно из таблицы, политико-правовыми факторами, воздействующими на систему пассажирского автотранспорта, являются государственная транспортная, бюджетная политика, система управления городским пассажирским автотранспортом, транспортное, антимонопольное законодательство, а также законодательство об охране окружающей среды. Останемся на каждом из факторов подробнее.

1. Главная задача государства в сфере функционирования и развития транспорта определяется как создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества

жизни населения через обеспечение доступа к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество. В целом, стратегические цели развития автотранспортной системы нашей страны обозначены в Транспортной стратегии России до 2030 года [3].

2. Государственная бюджетная политика направлена на бюджетное финансирование важнейших транспортных проектов, гарантированное финансирование законодательно закрепленных государственных обязательств, в том числе по финансированию выданных федеральными и региональными властями социальных мандатов, целевое субсидирование перевозчиков, осуществляющих социально значимые перевозки или пользователей транспортных услуг и т.д.

3. Система управления городским пассажирским транспортом. Любое управление предполагает наличие объекта управления (часть системы, которой управляют) - пассажирское транспортное производство, субъекта управления (часть системы, которая управляет) - органы государственного и муниципального управления, осуществляющие возложенные на них полномочия по регулированию рынка транспортных услуг и перевозок, предмета управления - транспортный имущественный комплекс, внешней среды - площадь города, численность жителей и их подвижность, градостроительная политика, профили производственных предприятий, сезонность, ряд правовых, социо-культурных, технологических и других факторов.

4. Основными направлениями совершенствования антимонопольного регулирования являются: совершенствование антимонопольного законодательства, разработка и законодательное закрепление правил доступа на рынки автотранспортных предприятий и правил их функционирования, совершенствование методик реального контроля рыночной концентрации и оценки фактического уровня конкуренции и т.д.

5. Законодательство об охране окружающей среды закрепляющее, что удовлетворение транспортных потребностей, не должно вступать в противоречие с приоритетами охраны окружающей среды и здоровья граждан, приводить к необратимым последствиям в природной среде, нарушать интересы будущих поколений.

6. Основной задачей в сфере транспортного законодательства выступают: формирование нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования, направленных на обеспечение: гарантированного уровня доступности и качества транспортных услуг для населения, безопасности и устойчивости транспортной системы, развития структур транспортной деятельности в целях обеспечения качества транспортных услуг, в том числе мотивирование создания и развития национальных и международных транспортных компаний, способных обеспечить инновационное развитие и повышение качества и конкурентоспособности транспортных услуг, а также содействие развитию малого и среднего предпринимательства в транспортном комплексе и т.д.

В результате анализа социокультурных факторов (демографические тенденции, изменение законодательства в социальной сфере, баланс доходов и расходов населения, система ценностей общества, перемены в мобильности населения, уровень образованности населения, потребительские предпочтения), оказывающих влияние на развитие городского пассажирского автотранспорта, нами было отмечено:

1. Демографические тенденции. По прогнозам Министерства экономического развития Российской Федерации численность постоянного населения нашей страны к 2013 году увеличится до 142,9 млн. человек. При условии успешной реализации демографических программ по стимулированию рождаемости и приоритетного национального проекта в сфере здравоохранения ожидается к 2013 году увеличение общего коэффициента рождаемости до 13 к 2013 году, против 12,4 в 2009 году, а консолидация ре-

сурсов национального проекта «Здоровье», ряда федеральных программ, внепрограммных мероприятий позволит сократить общий коэффициент смертности населения до 13,4 в 2013 году, против 14,2 в 2009 года. Несмотря на рост численности постоянного населения, численность населения в трудоспособном возрасте в указанный период будет сокращаться (ежегодно на 0,8-1,1 млн. человек). Численность экономически активного населения даже с учетом положительного сальдо миграции и при сохранении высокого уровня экономической активности населения к 2013 году сократится на 0,5 млн. человек [7].

2. Изменение законодательства в социальной сфере. Конституция Российской Федерации, определившая Россию как социальное государство, несомненно, требует значительных изменений в законодательстве о социальном обеспечении и его дальнейшего развития. Таким образом, отражая общероссийские тенденции в сфере действия права социального обеспечения, в рамках транспортного обслуживания населения с введением федерального закона №122-ФЗ «О монетизации льгот» с 01 февраля 2005 года на территории Муниципального образования «Город Магадан» введен месячный социальный проездной билет на проезд в городском автотранспорте для граждан, имеющих право на меры социальной поддержки [2].

В результате указанных изменений, правом проезда по социальным проездным билетам ежемесячно пользуются около 16% от общего числа льготников. В целом, предприятиями пассажирского транспорта, на территории г. Магадана, за истекший период, были предоставлены в полном объеме льготы социально незащищенным категориям граждан. Отметим, при этом, что в г. Магадане до введения монетизации социально значимые перевозки осуществляло только одно автотранспортное предприятие, с 01 февраля 2005 года - шесть автопредприятий, с 2006 года – семь.

При характеристике изменений правового регулирования транспортного обслуживания населения на региональном уровне, отметим, что по-

средством Постановления Администрации Магаданской области № 87-па от 13.03.2008 года «О реализации мер по обеспечению равной доступности услуг автомобильного общественного транспорта на территории Магаданской области» 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 [4]. Стоимость ЕСПБ на проезд в городском транспорте Магадана Распоряжением Губернатора Магаданской области №200-р от 13.05.2008 года с 1 мая 2008 года установлена в размере 640 руб. из расчета: 235 руб. - цена билета для льготников, по факту реализации ЕСПБ предприятиям, осуществляющим перевозку льготников, производятся доплаты до стоимости билета - 405 руб. - величина бюджетных компенсаций из бюджета Магаданской области.

3. Баланс доходов и расходов населения - один из основных источников информации, характеризующих объем и структуру денежных доходов, расходов и сбережений населения. К доходам населения Магаданской области относятся<sup>1</sup>: денежные доходы населения – 16818 рублей, среднемесячная начисленная (номинальная) заработная плата одного работника - 18785 рублей, средний размер назначенных пенсий - 5191 рублей, прочие поступления. К расходам населения Магаданской области относятся<sup>2</sup>: денежные расходы на домашнее питание - 2720,1 рублей, одежду и обувь - 868,1 рублей, жилищно-коммунальные услуги и топливо - 835,9 рублей, здравоохранение - 205,7 рублей, транспорт - 1293,9 рублей, другие товары и услуги - 511,0 рублей [6].

4. В направлении четвертого фактора, проводимого PEST-анализа – «системы ценностей общества», автором отмечается интенсивное развитие экологических ценностей (например, присоединение России к Европей-

---

<sup>1</sup> В среднем на члена домашнего хозяйства в месяц, рублей, по состоянию на 01.01.2010 г.

<sup>2</sup> В среднем на члена домашнего хозяйства в месяц, рублей, по состоянию на 01.01.2010 г.

ским экологическим стандартам «Евро», введенным для контроля содержания токсичных веществ в выхлопе автомобиля, это означает, что все автомобили, ввозимые на территорию Российской Федерации, должны иметь документ подтверждающий соответствие экологическому стандарту), духовных ценностей (забота о передвижении инвалидов в инвалидных колясках, пожилых людей в автобусах большой вместимости, предназначенных для подобных перевозок).

5. На развитие услуг городского пассажирского транспорта оказывают влияние перемены в мобильности населения города, подразумевающей выбор более удобного вида транспорта. Для одних это возможность с одинаковой степенью надежности планировать поездку на общественном и собственном транспорте, для других - уверенность в приезде в пункт назначения в намеченное время. Потенциальный пассажир может оставить автомобиль дома, если уверен, что поездка автобусным транспортом удобнее.

6. Уровень образованности населения – речь идет о повышении процента населения с высшим образованием, и, как следствие этого, изменение потребительских предпочтений населения<sup>3</sup>: предпочтение транспортных услуг более высокого качества.

При анализе воздействия экономических факторов внешней среды (уровень инфляции, инвестиционный климат в транспортной отрасли, налогообложение, определенное для транспортных предприятий, цены на энергоресурсы, валовый региональный продукт, среднедушевые доходы населения) на функционирование городского пассажирского транспорта муниципального образования «Город Магадан», нами был использован метод парной линейной корреляции<sup>4</sup>. Результаты анализа представлены в таблице 2.

---

<sup>3</sup> седьмой социокультурный фактор таблицы 1

<sup>4</sup> парная линейная корреляция, в свою очередь, может быть положительной («прямой») и отрицательной («обратной»). При положительной корреляции при возрастании одного признака в среднем увеличивает-



Таблица 2 - Анализ тесноты связи между экономическими факторами внешней среды и объемом перевезенных пассажиров городским пассажирским автотранспортом в муниципальном образовании «Город Магадан»

Показатели	Коэффициент корреляции с объемом перевезенных пассажиров во внутригородском сообщении
Уровень инфляции	0,712
Инвестиционный климат в транспортной отрасли	0,276
Налогообложение, определенное для транспортных предприятий	0,704
Цены на энергоресурсы:	
– Индекс цен на автомобильный бензин	-0,411
– Индекс цен на электроэнергию	0,117
– Индекс цен на смазочные масла	-0,969
Валовый региональный продукт	-0,867
Среднедушевые денежные доходы населения	-0,851

Данные таблицы 2 показывают наличие тесной прямой связи между уровнем инфляции и объемом перевезенных пассажиров городским пассажирским автотранспортом (0,712). Средняя обратная связь существует между индексами цен на автомобильный бензин (-0,411) с объемом перевезенных пассажиров городским пассажирским автотранспортом. Слабая прямая связь отмечается во взаимосвязи индекса инвестиционного климата в транспортной инфраструктуры города Магадана (0,276), индекса цен на электроэнергию (0,117) с объемом перевезенных пассажиров городским автотранспортом. Взаимосвязи индекса цен на смазочные масла, валового регионального продукта, среднедушевых денежных доходов, ставки налогов, определенных для автотранспортных предприятий и показателей объема перевезенных пассажиров городским пассажирским автотранспортом являются сильными ( $>0,7$ ) и обратными.

---

ся другой, в случае же отрицательной корреляции при возрастании одного признака другой в среднем уменьшается

Говоря о технологических факторах (новые технологии в производстве городского пассажирского транспорта, спутниковые системы глобального позиционирования мониторинга транспорта, уровень государственного и отраслевого финансирования научно-технических исследований и разработок в области развития городского пассажирского транспорта), в разрезе проводимого анализа, отметим:

1. В последние годы в области изготовления нового подвижного состава для городского пассажирского автотранспорта отмечается тенденция роста. Это выражается, прежде всего, в разработке новых концепций, новых методов производства в части улучшения потребительских свойств, повышения качества, соблюдения требований ГОСТов и правил, действующих на территории РФ в отношении автобусной техники.

Городские автобусы конструируются и оборудуются с учетом требований, предъявляемых по экономичности и безопасности, сохранению окружающей среды, что очень актуально при работе в городской среде, имеют современные салоны с повышенным уровнем комфорта, сочетают в себе такие качества как маневренность, скорость. Поскольку количество перевозимых пассажиров напрямую влияет на окупаемость, то конструкторы современных автобусов для городских пассажироперевозок позаботились о максимально возможной вместимости пассажиров без ущерба в комфорте при проезде. Кроме этого, применение в производстве городских автобусов новых перспективных современных материалов и технологий, делают его конкурентоспособным.

2. Спутниковые системы глобального позиционирования мониторинга транспорта. Речь идет об изменении коммуникационных технологий в области городского пассажирского автотранспорта, предназначенных для:

- слежения, управления, контролинга подвижного состава;
- повышения эффективности использования транспортных средств;

- снижения риска возникновения нештатных ситуаций и оперативного реагирования на их возникновение;
- минимизации непроизводительных расходов и предотвращение убытков;
- повышения эффективности планирования маршрутов;
- оптимизации работы автотранспортных предприятий и т.д.

3. Уровень государственного и отраслевого финансирования научно-технических исследований и разработок в области развития городского пассажирского транспорта. В данном направлении в августе 2001 года Правительство Российской Федерации одобрило федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России», к числу приоритетных задач, которой, в частности относятся: создание нормативного, методического, инвестиционного и научно-технического обеспечения процессов модернизации и функционирования пассажирского транспорта, отвечающего современным требованиям рыночной экономики; совершенствование и усиление механизмов господдержки; осуществление комплекса мероприятий, которые должны обеспечить коренное улучшение технической основы и базы функционирования отрасли, повышение безопасности и улучшение экологических характеристик функционирования и т.д. [1].

При оценке относительной значимости для транспортной инфраструктуры муниципалитета отдельных факторов внешней и внутренней среды автор опирался на метод профиля среды<sup>5</sup>, суть которого заключается в:

- 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;

---

<sup>5</sup> образ внешнего окружения транспортной инфраструктуры в глазах целевой группы

– 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.

В результате произведения перечисленных выше всех трех экспертных оценок определяется интегральная оценка, отражающая степень важности влияния того или иного фактора (как положительного, так и отрицательного) на систему городского пассажирского автотранспорта транспорта. Экспертами в нашем исследовании выступили руководящие сотрудники автотранспортных предприятий (7 человек), функционирующих на территории муниципалитета, представители отдела транспорта комитета по работе с хозяйствующими субъектами и развитию производственно-потребительской инфраструктуры мэрии города Магадана (2 человека), представитель муниципального учреждения «Центральная диспетчерская служба городского пассажирского транспорта» (1 человек).

Результаты оценок воздействия на пассажирский автотранспорт г. Магадана факторов внешней среды представлены в таблице 3.

Таблица 3 - Ранги, предложенные экспертами, при анализе факторов внешней среды городского пассажирского автотранспорта 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

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 факторов, 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).

Таблица 4 - 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) ЕСПБ), 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 (-3,55); неэффективный менеджмент, выражающийся в отсутствии системы надлежащего контроля над процессом перевозок пассажиров и багажа водителями со стороны руководства автотранспортных предприятий (-3,55).

Кроме того высоко влияние таких негативных факторов как неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств, выражающееся в высоком проценте изношенности подвижного состава (-4,55), отсутствие маркетинговых мероприятий по причине отсутствия в предприятиях городского пассажирского транспорта 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 городского пассажирского транспорта г. Магадана, 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 дальнейшей разработке стратегии, тогда как факторы внешней среды оказывают небольшое положительное влияние (0,3).

Дальнейший комплексный анализ внешней и внутренней среды транспортной инфраструктуры областного центра, проведен посредством SWOT-анализа<sup>6</sup>, при этом все факторы проранжированы в порядке убывания их степени воздействия на систему городского пассажирского автотранспорта в соответствии с результатами оценки степени воздействия факторов (таблица 5) [5].

Таблица 5 - Итоговая матрица SWOT-анализа функционирования пассажирского автотранспорта муниципального образования «Город Магадан»

<b>Сильные стороны</b>	<b>Возможности</b>
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 регионального бюджета социальных мер по доступности транспортных услуг населению
Безопасность перевозок подвижным составом автоперевозчиков <sup>7</sup>	Потребности населения в услугах более высокого качества
Организация заказных перевозок по рыночным тарифам	Повышения транспортной мобильности населения
Привлечение финансовых средств путем размещения наружной рекламы на автотранспортных средствах	Внедрение автоматизированной системы диспетчерского сопровождения «ГЛОНАСС»
<b>Слабые стороны</b>	<b>Угрозы</b>
Отсутствие производственной дисциплины у водителей	Высокий уровень автомобилизации городского населения
Неудовлетворительное техническое состояние подвижного состава требованиям комфортности, экологичности, надежности	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	Недобросовестная конкуренция со сторо-

<sup>6</sup> Определение сильных и слабых сторон предприятия, а также возможностей и угроз, исходящих из его ближайшего окружения

<sup>7</sup> Свойство подвижного состава выполнять все свои функции (т.е. сохранять работоспособность) на маршруте в заданных пределах в течение определенного периода времени

средств с линии	ны 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.** Предприятия городского пассажирского транспорта 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 комфортности, безопасности, надежности и 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<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> Автором был проведен анализ качественных характеристик функционирования городского пассажирского транспорта, из которого следует, что надлежащим образом выполняются только показатели безопасности. Остальные параметры: надежность перемещения точно по графику (время поездки); доступность (частота движения общественного транспорта); комфортность (качество поездки); стоимостной показатель (величина транспортного тарифа); показатель информационного сервиса (уровень информационного обеспечения), показывают неудовлетворительную работу, как самого транспорта общего пользования, так и системы управления им



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 подавляющая часть перевозок осуществляется автобусами средней, малой, особо малой вместимости, принадлежащих частным владельцам, в связи с чем, применение термина «муниципальный транспорт» в отношении организации городского пассажирского движения в г. Магадане не вполне корректно. Единственным видом городского пассажирского транспорта (исключая легковые автомобили-такси) является автобус. Обеспеченность населения автобусами 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).

Итак, как мы видим, кризисные проявления имеют место в системе функционирования городского пассажирского автотранспорта муниципального образования «Город Магадан»:

– весь пассажирооборот приходится на перевозчика частной формы собственности, чей автопарк представлен в основном бывшей в употреблении техникой, не соответствующей требованиям и стандартам городских пассажирских перевозок;

– наблюдается существенный рост легковых автомобилей, приходящихся на одного жителя города, в том числе автомобилей-такси (к примеру, перевозки последним видом транспорта превышают стандартные показатели в 5 раз);

– фактическое отсутствие подвижного состава, соответствующего городскому классу автобусов (большие и средние автобусы), централизованных стоянок автотранспортных средств с соблюдением необходимых

норм пожарной безопасности, оборудованного медицинского кабинета предрейсовых и послерейсовых осмотров водителей;

– отсутствие нормативно необходимой в исследуемой сфере управленческой организационно-штатной структуры и т.д.

Из положительных аспектов можно выделить:

– социальную доступность пассажирского транспорта г. Магадана;  
– безопасность перевозок, осуществляемых подвижным составом автоперевозчиков;

– возможность привлечения автопредприятиями финансовых средств путем размещения наружной рекламы на транспортных средствах;

– внедрение спутниковой системы «ГЛОНАСС».

Однако, и те значения, которые указывают на позитивные моменты в функционировании данной сети, должны быть подвержены периодическому мониторингу на основе системного подхода.

В свою очередь ключевыми ориентировками 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 надежности, комфортабельности перевозок и транспортного движения, реализации современных требований к управлению городским пассажирским автотранспортом. В связи с чем, по мнению автора, требуется разработка стратегических планов двух уровней: городского пассажирского автотранспорта в целом (стратегический план развития пассажирского транспорта муниципального образования «Город Магадан») и конкретного автопредприятия.

Безусловно, эффективное управление городским пассажирским транспортом властными органами включает в себя 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 и внутренней среды городского пассажирского автотранспорта были определены основные направления стратегии его развития.

#### **Список источников и литературы:**

1. О Федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 05.12.2001 № 848 // Собрание законодательства РФ. - 2001. - № 51. - Ст. 4895.
2. 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.
3. О Транспортной стратегии Российской Федерации: Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р // Собрание законодательства РФ. - 15.12.2008. - № 50. - ст. 5977.
4. О реализации мер по обеспечению равной доступности услуг автомобильного общественного транспорта на территории Магаданской области: Постановление Администрации Магаданской области от 13.03.2008 года № 87-па // Магаданская правда. - 2008. - № 6.
5. Коренькова С.М. Анализ факторов маркетинговой среды рынка услуг пассажирского транспорта муниципального образования // Управление общественными и экономическими системами. – 2007. - № 2.
6. Социально-экономическое положение Магаданской области в 2009 году: Стат. Сб. / Магаданстат. - Магадан, 2010.
7. Сценарные условия функционирования экономики Российской Федерации, основные параметры прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на 2011 год и Плановый период 2012 и 2013 годов [Электронный ресурс] // Режим доступа: [http://www.economy.gov.ru/minec/activity/sections/macro/prognoz/doc20100604\\_04](http://www.economy.gov.ru/minec/activity/sections/macro/prognoz/doc20100604_04)