

## АНАЛИЗ РЫНКА УСЛУГ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ

В статье проводится оценка деятельности рынка услуг пассажирского транспорта Оренбургской области за период 2001-2006 гг. по следующим показателям: пассажирооборот, степень насыщения обслуживаемой территории транспортом и плотность транспортной сети. Определены факторы, оказывающие влияние на результаты работы пассажирского транспорта. Рассмотрены субъекты транспортной деятельности: организатор транспортного обслуживания, перевозчик и организатор маршрута. Обозначены перспективы развития рынка услуг пассажирского транспорта Оренбургской области.

**Ключевые слова:** рынок услуг пассажирского транспорта; пассажирские перевозки; подвижность населения; плотность транспортной сети; организатор транспортного обслуживания; перевозчик; организатор маршрута.

Реформирование российской экономики затронуло практически все сферы политической и экономической жизни общества, в том числе и транспортную сферу. Однако в данной сфере сохраняются проблемы, которые необходимо решать. К таким проблемам можно отнести: недостаточное обновление основных фондов, недостаточное комплексное стратегическое планирование развития транспортной системы, существенное отставание в уровне применяемых транспортных технологий и информатизации транспорта, постоянный рост тарифов при снижающемся уровне качества услуг и др.

Устранение указанных причин возможно за счет формирования организационно-экономического механизма управления системой транспортных услуг, основу которого составляет маркетинг.

Предметом исследования выступает совокупность экономических и управленческих отношений, складывающихся в процессе использования маркетинга в региональной транспортной инфраструктуре.

Целью проводимого исследования является разработка теоретических положений и практических рекомендаций по совершенствованию управления транспортной инфра-

структурой региона на основе использования маркетингового инструментария. Для этого проводится анализ развития транспортных услуг как элемента рыночной инфраструктуры, осуществляется выявление основных тенденций и оценка текущего состояния рынка услуг пассажирского транспорта в Оренбургской области.

Комплексное развитие регионов невозможно без развитого рынка услуг транспорта. Транспортный фактор оказывает влияние на размещение производства. Не принимая его во внимание нельзя достичь рационального размещения производительных сил.

Пассажирский транспорт в Оренбургской области представлен автобусным, трамвайным, троллейбусным и таксомоторным видами транспорта. Распределение транспорта по муниципальным образованиям области представлено в таблице 1.

Из таблицы 1 видно, что основная нагрузка по перевозке пассажиров во внутригородском сообщении лежит на автобусном транспорте. О чем также свидетельствуют таблицы 2, 3 характеризующие пассажирооборот внутригородского транспорта Оренбургской области.

Согласно И.В. Спирину, с точки зрения пассажира автобус, троллейбус и трамвай практически не имеют существенных различий. Однако достоинства автобуса являются высокая эксплуатационная мобильность (независимость от контактно – кабельной сети и рельсового пути, возможность перевода с одного маршрута на другой), возможность быстрого изменения трассы маршрута, наличие достаточно широкого диа-

Таблица 1. Число городов и поселков городского типа Оренбургской области, имеющих внутригородское пассажирское сообщение, по видам транспорта общего пользования (на конец года) [1]

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Автобусный	19	19	19	16	15	16
Таксомоторный	3	3	3	3	1	-
Трамвайный	2	2	2	2	2	2
Троллейбусный	1	1	1	1	1	1

Таблица 2. Пассажирооборот внутригородского сообщения транспорта общего пользования Оренбургской области

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Внутригородское сообщение – всего, млн. пас. км	2516,4	1817,5	1432,3	1230,4	571,8	449,9
в том числе: автобусное	1853,6	1237,5	912	731,9	267,9	247,7
таксомоторное	7,3	7	5,8	2,2	0,5	-
трамвайное	318	294,5	291,6	270,8	162,9	105,9
троллейбусное	337,5	278,5	222,9	225,5	86,5	96,3
Внутригородское сообщение – всего, в процентах к итогу	100	100	100	100	100	100
в том числе: автобусное	73,66	68,09	63,67	59,84	51,74	55,06
таксомоторное	0,29	0,39	0,41	0,18	0,1	-
трамвайное	12,64	16,2	20,36	22,01	31,46	23,54
троллейбусное	13,41	15,32	15,56	18,33	16,7	21,4

Таблица 3. Перевозки пассажиров транспортом общего пользования по видам транспорта Оренбургской области

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Внутригородское сообщение – всего, тыс. человек	415415,2	334567,1	279514	245977,3	110092,8	88747,9
в том числе: автобусное	234561,4	173009,2	130220,8	104433,2	34475,1	32102,9
таксомоторное	392,8	355,2	235,2	66,1	14,7	-
трамвайное	115550	107649	106193	98106	58978	38122
троллейбусное	64911	53559	42865	43372	16625	18523
Внутригородское сообщение – всего, в процентах к итогу	100	100	100	100	100	100
в том числе: автобусное	56,46	51,7	46,59	42,46	31,32	36,17
таксомоторное	0,09	0,1	0,08	0,03	0,01	-
трамвайное	27,82	32,2	37,99	39,88	53,57	42,96
троллейбусное	15,63	16	15,34	17,63	15,1	20,87

пазона пассажироместимости подвижного состава, минимальные помехи движению других транспортных средств. К недостаткам же автобуса, по сравнению с трамвайными вагонами и троллейбусами, относится его более сложное устройство, влияющее на показатели надежности в эксплуатации, повышенную себестоимость перевозок, экологическую опасность [2].

Все выполняемые пассажирские автомобильные перевозки принято подразделять и классифицировать по целому ряду признаков.

По виду подвижного состава пассажирские автомобильные перевозки подразделяются на автобусные и перевозки легковыми автомобилями.

По принадлежности подвижного перевозке подразделяют на перевозки транспортом общего пользования (принадлежащим Министерству транспорта РФ или муниципалитетам), ведомственными автомобилями (принадлежащими другим министерствам, ведомствам, предприятиям), легковыми автомобилями на условиях проката.

По виду сообщений перевозки могут быть городскими, пригородными, местными

(сельскими или внутрирайонными), между-городскими, международными.

По назначению автомобильные пассажирские перевозки могут быть экскурсионными, туристскими, служебными, школьными, вахтовыми и специальными.

По форме организации пассажирские перевозки могут быть маршрутными, заказными и прямыми смешанными [3].

Система городского пассажирского транспорта Оренбургской области включает в себя все названные виды пассажирских перевозок.

Из таблицы 4 видно, что рост количества автотранспорта на дорогах области происходит в основном за счет увеличения числа легковых автомобилей. А.А. Миташвили выделяет следующие преимущества легковых автомобилей по сравнению с общественным транспортом: обеспечение более высокой скорости и удобства перемещения, исключение необходимости делать пересадки, выбор наиболее предпочтительного маршрута следования, возможность совершать поездку «от двери до двери». Вместе с тем, они менее эффективны с точки зрения рас-

Таблица 4. Транспортные средства и пути сообщения Оренбургской области

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Автомобильный транспорт всего, шт.	<b>354070</b>	<b>368150</b>	<b>373374</b>	<b>379658</b>	<b>391161</b>	<b>464776</b>
в том числе: автобусы общего пользования	2275	2001	1895	1402	1100	1053
автомобили легковые	339180	355155	361364	368017	379347	453440
специальные автомобили	12615	10994	10115	10239	10714	10283
Протяженность автомобильных дорог общего пользования, км	13935	13890	13925	13882	13891	13878
Количество автотранспорта на 1 км протяженности автомобильных дорог общего пользования	25,4	26,5	26,8	27,4	28,2	33,5
Количество трамвайных вагонов, шт.	244	242	241	216	215	215
Протяженность трамвайных путей, км	52,4	52,4	52,4	52,4	52,4	52,4
Количество трамвайных вагонов на 1 км трамвайных путей	4,7	4,6	4,6	4,1	4,1	4,1
Количество троллейбусов, шт.	164	143	135	141	91	86
Протяженность троллейбусных линий, км	110,8	109	109	109	101,5	101,5
Количество троллейбусов на 1 км троллейбусных линий	1,5	1,3	1,2	1,3	0,9	0,9

Таблица 5. Плотность транспортной сети Оренбургской области по видам путей сообщения

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Автомобильные дороги	0,1124	0,1120	0,1123	0,1119	0,1120	0,1119
Трамвайные пути	0,00042	0,00042	0,00042	0,00042	0,00042	0,00042
Троллейбусные линии	0,00089	0,00088	0,00088	0,00088	0,00082	0,00082

хода топливно – энергетических ресурсов и использования площади проезжей части дорог и стоянок. Чрезмерно широкое применение легковых автомобилей порождает такие серьезные проблемы, как загрязнение воздуха выхлопными газами, повышение уровня шума, снижение безопасности движения.

Кроме того, по данным Международного союза общественного транспорта (МСОТ), городской наземный общественный транспорт при одинаковой провозной способности требует в 20 раз меньше площади дорожной сети по сравнению с индивидуальными легковыми автомобилями. Современный автобус в 5 раз меньше загрязняет атмосферу и требует в 3 раза меньше энергетических затрат в расчете на одного перевезенного пассажира по сравнению с индивидуальным легковым автомобилем. Электрические виды городского транспорта (трамвай, троллейбус) обладают по сравнению с легковыми автомобилями относительно полной экологической безопасностью.

Следует иметь в виду также, что результатами работы общественного транспорта пользуются не только непосредственно пассажиры, совершающие реальные поездки, а также каждый житель города независимо от того, ездит ли он на легковом автомобиле или ходит пешком, так как следствием ра-

боты городского пассажирского транспорта являются менее загруженные городские улицы и дороги, более чистый воздух, меньший уровень шума [4]. То есть так называемый позитивный внешний эффект («экстерналии» [5, с. 20]).

Наиболее общей характеристикой потребности в передвижениях служит общая подвижность населения – число передвижений, приходящееся на одного жителя в год. Передвижения по способу осуществления подразделяют на пешеходные и транспортные [2]. Транспортные передвижения подразделяют на подвижность на индивидуальном транспорте и на городском пассажирском общественном транспорте [3]. Транспортные передвижения изучают в разрезе видов транспорта, целей и времени совершения поездки. В зависимости от целей Спирин выделяет следующие виды транспортных передвижений:

- трудовые – на работу и с работы;
- учебные – поездки учащихся в учебные заведения и обратно;
- культурно-бытовые – поездки по различным личным и бытовым нуждам граждан;
- служебные – совершаемые в рабочее время пассажира в связи с производственной необходимостью [2].

Степень насыщения обслуживаемой территории транспортной сетью характеризует-

ся показателем плотности. Плотность транспортной сети характеризуется количеством километров пассажирских линий (по видам путей сообщения), приходящимся на 1 кв. км изучаемой территории [3] (таблица 5).

Государственное регулирование транспортной деятельности является объективной необходимостью. В соответствии с программными документами правительства, транспорт является одним из секторов экономики, критичных с точки зрения удовлетворения общественных нужд и обеспечения устойчивого функционирования и развития экономического комплекса в целом. В основу транспортной стратегии положен принцип разделения государственных задач регулирования отрасли и выполнения хозяйственных функций частными предпринимателями. При этом государство, ограничивая свои функции как хозяйствующего субъекта, усиливает свою роль как регулятора рыночных взаимоотношений, сохраняет ответственность за безопасность транспортного процесса, состояние транспортной инфраструктуры, предоставление транспортных услуг в секторах, где рынок еще недостаточно развит. При безусловных видовых и региональных различиях в транспортной системе, на макроуровне государство рассматривает транспорт как единый объект управления. Согласованное развитие и организация взаимодействия различных видов транспорта делают транспорт не просто суммой отдельных отраслей, а единым комплексом, который обеспечивает для пользователей транспортных услуг дополнительный системный эффект.

Государство исходит из принципа исключения неоправданного вмешательства в транспортную деятельность. Участие государства в транспортной деятельности является в настоящее время, в целом, избыточным, как в сфере транспортного предпринимательства, так и в отдельных вопросах регулирования транспортной деятельности.

Сферами, в которых государство стимулирует и поддерживает соответствующие изменения, являются:

а) развитие конкуренции на рынке транспортных услуг;

б) создание условий для инноваций на транспорте;

в) реализация инвестиционных проектов, особо значимых для ликвидации «узких мест» и «недостающих звеньев» в транспортной инфраструктуре;

г) повышение доступности транспортных услуг для наименее обеспеченных слоев населения и для людей с физическими недостатками.

Органы государственного управления транспортом осуществляют делегирование отдельных функций, связанных с регулированием транспортной деятельности. Делегирование функций осуществляется адекватно развитию рынка транспортных услуг и саморегулируемых организаций транспорта, а также по мере совершенствования системы управления.

Управление государственного автодорожного надзора (УГАДН) по Оренбургской области Федеральной службы по надзору в сфере транспорта является территориальным органом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, осуществляющим функции по надзору и контролю деятельности в области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Проведение единой государственной политики по поддержке организаций транспорта Оренбургской области осуществляет Министерство промышленной политики и инноваций Оренбургской области.

Основными функциями Министерства, в соответствии с Положением в сфере транспорта являются:

а) обеспечение реализации единой государственной промышленной и инновационной политики на уровне субъекта РФ;

б) координация деятельности в соответствии с действующим законодательством расположенных на территории области предприятий и организаций транспорта;

в) организация разработки и реализации областных программ и планов мероприятий по развитию транспорта по приоритетным направлениям, разработка предложений по определению методов и форм его финансирования, взаимодействие с федеральными органами власти по согласованию област-

ных и федеральных целевых программ развития транспорта;

г) осуществление государственной поддержки предприятий и организаций в сфере транспорта в соответствии с законами Оренбургской области, указами и распоряжениями Губернатора Оренбургской области, постановлениями Правительства Оренбургской области;

д) координация деятельности органов исполнительной власти Оренбургской области и местного самоуправления, предприятий и организаций независимо от их организационно – правовой формы по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения и повышения качества предоставления транспортных услуг;

е) является уполномоченным органом по созданию условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения на пригородных и междугородных маршрутах на территории области, организации и проведению конкурсов по пригородным и междугородним маршрутам перевозок пассажиров автомобильным транспортом, регистрации маршрутов регулярного сообщения в областном реестре регулярных пригородных и междугородных маршрутов с утверждением паспортов автобусных маршрутов и заключением договора на обеспечение пассажирских перевозок и др.

Согласно закону Оренбургской области от 5 июля 2001 года №259/295-П-ОЗ «Об организации, управлении и государственном (муниципальном) регулировании в сфере автомобильного пассажирского транспорта в Оренбургской области», выделяют следующие принципы организации, управления и государственного регулирования в сфере автомобильного пассажирского транспорта:

а) приоритет жизни здоровья, сохранности имущества граждан и экологической безопасности над экономическими результатами деятельности автомобильного пассажирского транспорта;

б) равенство прав и обязанностей юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении транспортной деятельности;

в) осуществление транспортной деятельности по перевозке пассажиров с соблюдением условий развития предпринимательства и конкуренции;

г) программно-целевой подход к организации обслуживания населения области автомобильным пассажирским транспортом с финансовым обеспечением;

д) сочетание интересов области и муниципальных образований на основе разграничения функций и полномочий между государственными органами власти области и органами местного самоуправления;

е) доступность для населения услуг пассажирского автотранспорта;

ж) обеспечение на всей территории области единой транспортной политики за счет применения единых требований и норм осуществления транспортной деятельности, не нарушающей единой транспортной политики РФ;

з) обеспечение безопасности в сфере автомобильной транспортной деятельности на основе применения системы единых норм и стандартов, регламентирующих транспортную деятельность по перевозке пассажиров;

и) компенсация перевозчикам выпадающих доходов в связи с применением государственного регулирования тарифов на пассажирском автотранспорте, а также перевозками пострадавшего населения при возникновении (угрозе) чрезвычайных ситуаций в пределах сумм, предусмотренных бюджетами соответствующих уровней.

Согласно Правилам организации пассажирских перевозок на территории города Оренбурга, утвержденным Постановлением Оренбургского городского Совета от 17 марта 2004 года №36, субъектами транспортной деятельности являются:

1) организатор транспортного обслуживания населения (администрация города Оренбурга, либо уполномоченный Главой города орган, организующий функционирование системы городского пассажирского транспорта), в обязанности которого входит:

– осуществление мероприятий по организации дорожного движения;

– ведение реестра и осуществление хранения утвержденных паспортов маршрутов;

– информирование населения города о временных изменениях муниципальной транспортной сети и работе городского пассажирского транспорта;

– рассмотрение жалоб пассажиров и принятие мер к нарушителям по выявленным фактам;

– систематическое обследование пассажиропотока;

– обследование муниципальной транспортной сети на предмет соответствия безопасности движения и внесение предложения по улучшению состояния объектов инфраструктуры городского пассажирского транспорта;

2) перевозчик (юридическое или физическое лицо, осуществляющее предпринимательскую деятельность без образования юридического лица (индивидуальный предприниматель) по транспортному обслуживанию населения на муниципальных маршрутах), в обязанности которого входит:

– пассажирские перевозки в соответствии с договором, заключенным с Организатором транспортного обслуживания населения;

– выпуск на линию технически исправного подвижного состава;

– ежедневное прохождение предрейсового медицинского осмотра водителем персоналом;

– соблюдение схемы движения, правил дорожного движения, режима труда и отдыха водителей;

– экипировка транспортного средства;

– обеспечение безопасности перевозок пассажиров и багажа;

– соблюдение культуры обслуживания;

– обеспечение производства расчетов с пассажирами билетами установленного образца по действующим тарифам;

– выполнение указаний Организатора маршрута при работе на маршруте;

– иные обязанности, установленные договором и иными нормативными правовыми актами;

3) организатор маршрута (физическое или юридическое лицо, предоставляющее на договорной основе услуги перевозчикам – юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям по организации перевозок

Таблица 6. Основные показатели работы пассажирского транспорта Оренбургской области за 2001-2006 гг.

.....	2001	2002	2003	2004	2005	2006
..... (.....):						
-.....	152	151	134	107	86	101
-.....	11	11	11	12	12	12
-.....	12	11	11	11	6	4
.....:						
-.....	827	802	739	553	368	354
-.....	245	243	241	221	216	215
-.....	164	153	140	136	102	88
....., %:						
-.....	59,2	58,8	44,2	60,5	54,4	53,4
-.....	79,6	77,2	72,1	67,9	54	47,1
-.....	71,7	66,5	70,8	71,1	79,7	83
....., ..:						
-.....	1160	2159	1969	1875,6	1122,8	933,3
-.....	671,4	639,2	634,3	615,2	527,6	505,3
-.....	685,1	585,6	530	513,5	439	416,1
.....:						
-.....	2387,1	2290,4	2086,1	1932,1	1406,6	1207,4
-.....	318	294,5	291,6	270,8	162,9	105,9
-.....	337,5	278,5	222,9	225,5	86,5	96,3

в соответствии с законодательством, нормами и правилами в области обеспечения безопасности дорожного движения, качества и культуры обслуживания пассажиров), в обязанности которого входит:

– иметь в штате или на договорной основе работников для осуществления диспетчерского регулирования маршрута;

– взаимодействовать с Организатором транспортного обслуживания населения по вопросам работы маршрута;

– организовывать стабильную работу маршрута в соответствии с режимом работы, соблюдение интервалов движения;

– уведомлять Организатора транспортного обслуживания населения об отсутствии транспортного средства на маршруте более семи дней без уважительной причины, либо в связи с прекращением перевозочной деятельности;

– предоставлять ежедневно до 9.00 часов Организатору транспортного обслуживания населения информацию о выходе подвижного состава на линию;

– выполнять иные обязанности, установленные договором и иными нормативными правовыми актами.

Основные показатели работы пассажирского транспорта области представлены в

таблице 6. Данные таблицы свидетельствуют о снижении большинства показателей работы транспорта Оренбургской области.

С учетом значимости проблем функционирования пассажирского транспорта в составе транспортной инфраструктуры были произведены существенные преобразования: в декабре 2006 года в администрации города Оренбурга было создано Управление пассажирского транспорта; в 2007 году внедрена спутниковая навигация транспорта, прорабатываются вопросы создания диспетчерской службы с использованием системы навигации (системы мониторинга Business Navigator – это эффективный инструмент повышения прибыльности транспортных компаний за счет решения задач контроля и управления транспортом, а также обеспечения безопасности перевозок на основе использования GPS, GSM, GPRS технологий, спутниковой системы Inmarsat, российской навигационной системы ГЛОНАСС, радионавигации и вычислительной техники); на территории области действует областная целевая

программа «Повышение безопасности дорожного движения в Оренбургской области на 2006-2008 годы»; также реализуется областная целевая программа «Развитие городского наземного электрического транспорта на территории Оренбургской области в 2008 – 2012 годах».

Таким образом, анализ развития транспортных услуг в Оренбургской области как элемента рыночной инфраструктуры свидетельствует о том, что сложились соответствующие условия для использования инструментов маркетинга в данной сфере. Оценка текущего состояния рынка услуг пассажирского транспорта в Оренбургской области показывает, что происходит снижение основных показателей деятельности пассажирского транспорта. Происходит снижение доли муниципального участия и увеличение доли перевозчиков различных форм собственности. Применение инструментов маркетинга в сфере пассажирских транспортных услуг позволяет сглаживать противоречия между субъектами транспортной деятельности.

**Список использованной литературы:**

- 1 Областной статистический ежегодник: статистический сборник/ Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Оренбургской области. – Оренбург, 2007. – 478 с.
- 2 **Спирин, И.В.** Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: Учебник/ И.В. Спирин. – М.: Издательский центр «Академия», 2003. – 400 с.
- 3 **Гудков, В.А.** Пассажирские автомобильные перевозки: Учебник/ В.А. Гудков, С.А. Ширяев, под ред. В.А. Гудкова. – М.: Горячая линия – Телеком, 2004. – 448 с.
- 4 Транспорт в инфраструктуре города// Автомобильный транспорт. – 2004. – №3. – С. 36.
- 5 **Якобсон, Л.И.** Экономика общественного сектора/ Л.И. Якобсон. – М.: Аспект Пресс, 1996. – 319 с.