

УДК 656.13

Гусев С.А.

Саратовский государственный технический университет

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ В МОДЕРНИЗАЦИИ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

S. Gusev

Saratov State Technical University

LOGISTICS APPROACHES TO MODERNIZATION OF URBAN PASSENGER TRANSPORT

Аннотация. Поднимаются вопросы развития города, системы городских коммуникаций. Отражены логистические принципы организации городских пассажирских перевозок. Рассматривается роль транспортного комплекса в общегородском масштабе, влияние функционального назначения городов в логистическом управлении организацией пассажирских перевозок. Приведены факторы, влияющие на процесс модернизации транспортного обслуживания города. Показаны механизмы выработки наиболее эффективных схем организации управления городских пассажирских перевозок. Изложены основные задачи системы управления и регулирования рынка пассажирских перевозок города.

Ключевые слова: логистика, город, система, пассажир, перевозки, организация.

Abstract. The paper is concerned with the issues of city communications development. Logistics principles of city passenger transportation have been developed. The role of a transport complex is considered on a city scale; the impact of the functional purposes of cities on logistical management of passenger transportations is investigated as well as the factors influencing the process of modernization of city transport service. The mechanisms of developing the most effective schemes of city passenger transportations have been revealed. The primary goals of the control and regulation system of city passenger transportations market have been stated.

Key words: logistics, city, system, passenger, transportation, organization.

В настоящее время первоочередной проблемой повышения эффективности функционирования транспорта является совершенствование системы управления. Ярким проявлением этой проблемы является организация процесса перевозок городским пассажирским транспортом.

Транспорт является социально значимой и сложной территориально-отраслевой системой, в которой взаимодействуют многофакторные и нестационарные потоковые процессы. В результате непрерывных изменений появляются новые проблемы, задачи, вопросы, решение которых не предусматривались существующей системой управления, поэтому возникла необходимость новых подходов в управлении или внесения корректив в существующие системы управления. Это обуславливает необходимость применения новых управленческих решений при модернизации работы городского пассажирского транспорта (ГПТ), требует создания качественно новых систем, способных гибко реагировать на постоянно изменяющиеся условия функционирования и требования потребителей. Сложившаяся система организации перевозок, основанная на повышении плотности маршрутной сети и обеспечении регулярности движения транспорта, не всегда удовлетворяет возникающий спрос на транспортные услуги, особенно в «часы пик». В некоторых ситуациях необходимо организовать

работу автобусов таким образом, чтобы в ограниченном интервале времени реализовать массовые пассажиропотоки по различным направлениям [1; 2].

Управление системой городского пассажирского транспорта сталкивается с неравными условиями работы разных видов транспорта на рынке услуг. Данная проблема дополняется существующим противоречием между интересами перевозчика и пассажира: для перевозчика выгодно сократить количество транспортных средств на линии при одновременном увеличении наполнения, так как это снижает затраты (для коммерческого транспорта) или убытки (для муниципального транспорта), пассажиру выгодно увеличение числа транспортных средств. Для традиционных подходов к организации городских пассажирских перевозок характерно стремление к увеличению плотности маршрутной сети, соблюдению минимального интервала движения транспортных средств и размещению остановочных пунктов на маршрутах через примерно близкие по длине перегоны. В явном или неявном виде реализуется стремление к возможно более равномерному покрытию территории города маршрутной сетью пассажирского транспорта.

Если пассажиропотоки имеют четко определенные и относительно немногочисленные начальные и конечные пункты, то имеются необходимые признаки для применения логистических методов для освоения таких пассажиропотоков. Например, дачные маршруты должны обеспечивать быструю и беспересадочную доставку жителей из мест компактной этажной застройки с высокой концентрацией населения в места размещения дачных поселков. В случае пересадок затрудняется перевозка посадочного материала, инструментов, продуктов и другого дачного снаряжения. Такая постановка задачи полностью отвечает логистическим принципам формирования интегрированной системы управления потоком, начиная от места и момента его зарождения до момента и места конечного потребления. Специфика состоит в том, что объектом управления

в данном случае является не материальный поток произведенных товаров, а пассажиропоток. Пассажиры, составляющие поток, одновременно являются потребителями логистических услуг по организации своей доставки [4].

При пассажирских перевозках так же, как и при традиционном понимании логистики, остается в силе требование минимизации суммарных издержек при согласованном уровне качества предоставляемых услуг. Логистический подход к модернизации пассажирских перевозок предполагает как можно более полный учет требований пассажиров, которые являются потребителями транспортных услуг городского транспорта.

Важным фактором качества транспортного обслуживания является скорость сообщения, которая прямо определяет время, затрачиваемое пассажиром на поездку. Модернизация системы городских пассажирских перевозок с использованием логистических принципов должна начинаться с выявления транспортных потребностей жителей города. В настоящее время наблюдается устойчивое возрастание роли транспортного комплекса в общегородском масштабе. Это связано прежде всего с высокой социальной значимостью городского пассажирского транспорта при высоких темпах развития городов-мегаполисов, с ростом населения и удалением основных промышленных центров от культурных и жилых районов, что требует обеспечения большей подвижности жителей. Однако этот процесс связан с комплексом серьезных проблем, характерных для большинства российских мегаполисов: высокие темпы автомобилизации населения российских городов; рост числа частных транспортных компаний; общая убыточность городского пассажирского транспорта; неудовлетворительное качество организации перевозок ГПТ; низкий уровень технического оснащения подвижного состава; отсутствие системы слежения и планирования.

Большое значение в поиске моделей модернизации ГПТ имеет функциональное

назначение городов: города как административно-территориальный центр (столица), города как региональный многоотраслевой центр, прочие многоотраслевые города, одноотраслевые (однопрофильные) города, наукограды как особая категория одноотраслевых городов, специфические города [5].

Выработка наиболее эффективной схемы организации управления деятельностью городского пассажирского транспорта с учетом функционального назначения городов должна осуществляться в условиях разграничения полномочий, ответственности и тесного взаимодействия с органами государственной власти, а также с населением. Необходимо учитывать следующие факторы при построении модели модернизации транспортного обслуживания города (табл. 1).

открытости организаций, успехи которых находятся не столько внутри предприятий, сколько заложены в экономическом, социальном, научно-техническом и политическом окружении, и они должны оказывать соответствующее воздействие на эту среду для достижения своей выгоды. «Новая управленческая парадигма» предусматривает отказ от систем управления, ориентированных не на рынок, а на производство.

Таким образом, модернизация ГПТ направленная на снижение затрат времени пассажиров на передвижения, является естественным требованием, предусматривающим доставку пассажиров в кратчайшие сроки, организацию маршрутной системы с кратчайшими транспортными корреспонденциями, применение расписаний движения, обес-

Таблица 1

Факторы модернизации транспортного обслуживания города

Факторы	Данный фактор позволяет обеспечить
Рациональная улично-дорожная сеть	Возможность для самоорганизации трафика с рациональным наложением корреспонденций на сеть
	Возможность для организации одностороннего движения на большинстве улиц городского центра и его ближней периферии, с весьма реальным выигрышем в пропускной способности и безопасности движения
	Обеспечение условия для применения эффективных алгоритмов сетевого управления движением
Рациональная система управления движением, перевозками и парковочным пространством	Организация дорожного движения. Совмещение в едином центре управления практически всех функций управления дорожным движением, массовыми перевозками и парковочным пространством
	Контроль использования парковочного пространства с администрированием соответствующих штрафов
	Организация массовых перевозок в городском и пригородном сообщении
	Организация специальных перевозок отдельных групп населения (школьников, маломобильных граждан, детей-инвалидов и т.п.)
Эффективный общественный транспорт: организация перевозок	
Эффективный общественный транспорт: институты и финансовые механизмы	
Человеческий, он же решающий	

Следует отметить, что в основе развития современной системы взглядов на менеджмент, которую называют «новой управленческой парадигмой», заложены достижения всех школ и направлений развития управленческой мысли. При этом в области корпоративного менеджмента выделяют несколько принципиальных положений. Так, новая управленческая философия модернизации базируется на признании концепции роста

печивающих минимальные затраты времени пассажирами, быструю доставку рабочих на производственные объекты при специализированных перевозках.

Актуальная задача транспортной науки — разработка системы производственно-хозяйственной деятельности ГПТ, обеспечивающей прямой учет экономических результатов при организации транспортного обслуживания.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Гудков В.А., Миротин Л.Б., Вельможин А.В., Ширяев С.А. Пассажирские автомобильные перевозки: Учебник для вузов под ред. В.А. Гудкова. М.: Горячая линия – Телеком, 2006. 448 с.
2. Логистика: общественный пассажирский транспорт : учебное пособие / Миротин Л.Б и др. / Моск. автомоб.-дор. гос. техн. ун-т. М. : Экзамен, 2003. 222 с.
3. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: Учебник для студ. учреждений сред. проф. образования. М.: Издательский центр «Академия», 2003. 400 с.
4. Транспортная логистика : учебное пособие / Л.Б. Миротин и др. / Моск. автомоб.-дорож. гос. техн. ун-т. М. : Экзамен, 2005. 511 с.
5. Управление в городском хозяйстве: учебное пособие / под ред. Р.Ж. Сираждинова. М.: КНОРУС, 2009. 352 с.