

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ОРГАНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ АВТОПЕРЕВОЗОК

© 2012 С.А. Калашников, Н.А. Коннычева*

Ключевые слова: логистический подход, пассажирский транспорт, качество транспортного обслуживания, проблемы организации пассажирских автоперевозок.

Рассматриваются особенности логистического и традиционного подходов к организации пассажирских перевозок, основные проблемы организации перевозок пассажиров.

В настоящее время городской пассажирский автотранспорт обеспечивает жизнедеятельность города как целой системы. Несмотря на то, что за последние 10 лет пассажиропоток автомобильного транспорта сократился более чем на 50%, объем перевозок общественным автотранспортом по-прежнему остается на высоком уровне. Доля внутригородских перевозок в России, приходящихся на автотранспорт, составляет 40%. Это свидетельствует о том, что данный вид транспорта по-прежнему является самым популярным.

Внутригородской пассажирский автотранспорт в настоящее время обеспечивает передвижение населения в более чем 900 населенных пунктах на территории страны. Возможность получения качественных транспортных услуг на территории города обеспечивает эффективную работу и развитие бизнеса, производства и социальной сферы. Установлено, что продолжительность поездки и степень ее комфортности определяют транспортную усталость пассажиров, которая влияет на их производительность и качество труда.

Специалисты подсчитали, что каждые 10 мин дополнительного времени, затраченные на передвижение к месту работы, снижают производительность труда на 3-4 %. Постоянное отставание систем пассажирского транспорта города от потенциальных потребностей населения ведет к ухудшению транспортного обслуживания. Это проявляется в том, что затраты времени на трудовые передвижения у 60% населения города превышают нормативные 80-90 мин в день, от чего возникает значительная транспортная усталость¹.

К проблемам транспортного обслуживания населения, помимо транспортной усталости, можно отнести:

- ♦ формирование оптимальной транспортной структуры по объемам перевозок между предприятиями различных форм собственности и видам транспорта;

- ♦ введение новых маршрутов вследствие расширения границ города и роста транспортной подвижности населения;

- ♦ обеспечение безопасности перевозок ввиду возрастающей аварийности;

- ♦ учет социального аспекта функционирования городского пассажирского автотранспорта, поскольку он оказывает существенное влияние на уровень жизни отдельных категорий граждан;

- ♦ обеспечение качества транспортного обслуживания населения.

Решение указанных выше проблем основано на использовании логистического подхода к организации транспортного обслуживания населения. При этом необходимо учитывать специфику управления пассажирскими перевозками.

Применительно к пассажирским перевозкам логистика рассматривается как совокупность проектных решений, технических средств и методов организации и управления, которые обеспечивают заданный уровень обслуживания пассажиров, их безопасную, надежную и непрерывную доставку от “двери до двери” в определенное время при минимальных затратах².

Использование принципов логистики позволяет создать условия для улучшения многих показателей функционирования системы

* Калашников Сергей Александрович, доктор экономических наук, профессор; Коннычева Наталья Александровна, кандидат экономических наук, зав. кафедрой теоретической экономики. - Рязанский государственный университет им. С.А. Есенина. E-mail: n.konnycheva@rsu.edu.ru.

городских пассажирских перевозок, так как совершенствуется ее общая организация, повышается взаимная связь отдельных звеньев, улучшается управляемость.

Экономический эффект от применения логистики возникает от снижения транспортных расходов, обусловленных оптимизацией маршрутов движения транспорта, согласованными графиками движения, сокращением холостых пробегов, улучшением показателей экологической безопасности исследуемой системы.

Логистический подход к организации транспортного обслуживания населения города предполагает выстраивание цепи “поставщик - транспортная организация - потребитель”. Поставщиком в данном случае выступают органы власти, отвечающие за транспортное обеспечение жителей города, потребителем - сами пассажиры и, в определенной мере, работодатели, так как трудовые ресурсы являются обеспечивающим фактором процесса материального производства.

Организации пассажирских автоперевозок на основе логистического подхода основываются на выполнении требований:

1) объединения отдельных участников перевозочного процесса в единую транспортную систему, способную обеспечить качественные транспортные услуги населению города при минимальных затратах. Входом такой системы является потребность населения в перемещениях и имеющийся в наличии подвижной состав, а выходом - своевременная и качественная доставка пассажиров в пункты назначения³;

2) максимального учета запросов пассажиров, являющихся потребителями транспортных услуг. Важными показателями качества транспортного обслуживания населения являются следующие: суммарные затраты времени на поездку, комфортные условия во время поездки, безопасность, ритмичность движения городского общественного транспорта, стоимость поездки.

Традиционный подход к организации пассажирских автоперевозок основан на повышении плотности маршрутной сети, на росте количества остановочных пунктов и сокращении интервалов движения транспортных средств, что не способно обеспечить во всех случаях сокращение затрат, связанных с организацией транспортного обслуживания, и

суммарных затрат времени на поездку, а в некоторых случаях даже вызовет их рост.

Логистический подход основан на организации сквозных перевозок между фиксированными зонами города в определенное время суток, что позволяет сократить время в пути и затраты на организацию транспортного обслуживания населения, а также повысить качество предоставляемых услуг.

Однако все преимущества логистического подхода к организации пассажирских автоперевозок проявляются при наличии такого условия, как стабильные предсказуемые пассажиропотоки, которые образуются в результате трудовых поездок граждан из “спальных районов” города к месту работы или учебы и обратно в будние дни. В этом случае пункты отправления и назначения крупных пассажиропотоков, а также время убытия и прибытия являются одинаковым. Это обусловлено наличием в каждом населенном пункте нескольких “спальных районов” и небольшого количества крупных предприятий и учебных заведений, куда направляются жители города и откуда они возвращаются домой.

Данный подход также целесообразно использовать при организации транспортного сообщения к местам запланированных массовых мероприятий и загородного отдыха в выходные дни.

Таким образом, при организации транспортного обслуживания можно использовать оба подхода. При этом важно учитывать, что традиционный подход способен обеспечить требуемое качество только для несистематических поездок жителей города между равномерно и случайно распределенными пунктами на его территории в течение суток, а логистический подход наиболее перспективен для обеспечения массовых корреспонденций пассажиров, имеющих общую цель.

¹ Воробьева И.Б. Логистический подход к организации перевозки пассажиров в мегаполисе // Транспорт Российской Федерации. 2006. □ 7. С. 38-40.

² Логистика: общественный пассажирский транспорт : учеб. для студентов экон. вузов / под общ. ред. Л.Б. Миротина. М., 2003. С. 19-20.

³ Пассажирские автомобильные перевозки : учеб. для вузов / под ред. В.А. Гудкова. М., 2004. С. 88-89.