

УДК 65.011.12

ОЦЕНКА ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Тюрина В.А., студент группы ЭМЭ-31, IV курс
Научный руководитель: Стародубцева О.А., к.э.н., доцент
Новосибирский государственный технический университет,
г. Новосибирск,

Отрасль экономики — совокупность предприятий, производящих (добывающих) однородную или специфическую продукцию по однотипным технологиям. В статье рассматривается отрасль, относящаяся к транспорту. Транспорт связывает части города разными путями, обеспечивая взаимодействие между разными жилыми районами, центром города и пригорода. Оценка привлекательности такой отрасли особенно важна. Следовательно, изучение транспортного комплекса России является актуальной темой в наше время, да и во все времена.

Логистика на общественном транспорте в условиях рыночной экономики должна быть направлена на сохранение единой инфраструктуры городского общественного транспорта, создание интегрированной системы общественного транспорта при одновременном понижении степени доли государственного участия, привлечении перевозчиков различных форм собственности. В соответствии с логистикой пассажирских перевозок эти процессы необходимо рассматривать как на макро-логистическом уровне (транспортная система города и региона), так и на микро-логистическом (отдельные зоны города и маршруты), причем на макро-логистическом уровне тип системы управления в основном определяется формой государственного участия в управлении городским пассажирским транспортом. Главной задачей транспортной логистики является ускорение оборота материальных ценностей, доставки готовой продукции, перевозки людей [1].

Стратегическое логистическое управление городскими пассажирскими перевозками — это процесс осуществления эффективного, рентабельного планирования и управления пассажиропотоками и сопутствующей информацией от пункта отправления к пункту назначения с целью максимального удовлетворения потребностей пассажиров и требований общества [3].

На сегодняшний день транспортная сеть г. Новосибирска обслуживается всеми возможными транспортными средствами, а именно: трамваями, троллейбусами, автобусами и маршрутным такси, помимо этого в городе действует две линии метрополитена.

В соответствии с Реестром маршрутов регулярного сообщения муниципальной транспортной сети, в г. Новосибирске организовано

движение 149 маршрутов, в том числе троллейбусных — 14, трамвайных — 10, автобусных — 69, маршрутных такси — 56 [3].

Стоит отметить, что все маршрутные такси обслуживаются только АМТ (автобусы малой и особо малой вместимости). В качестве положительного момента можно считать, что высокий процент обслуживания городских маршрутных такси в г. Новосибирске приходится на маршруты большого класса, что говорит о высоком пассажиропотоке и необходимости в таких маршрутках.

Большинство маршрутов обслуживают частные компании в г. Новосибирске существует 7 компаний, обслуживающие городские муниципальные маршрутные такси, остальные 14 компаний принадлежат частным лицам.

Стоимость одной поездки на маршрутном такси в пределах города составляет 25 рублей [4]. Возможности безналичного расчета, как по средствам единой транспортной карты, так и для льготных категорий нет, в городе при населении 1 584 138 человек и площади в 506,62 км² действуют 56 регулярных городских маршрута. Число компаний, обслуживающие маршруты транспорта равно 21, при этом в среднем на один маршрут приходится 3 транспортных компании. Средний пассажиропоток на городском транспорте 245 000 000 чел/год, на маршрутное такси приходится 55 000 000, по сравнению с предыдущим годом этот показатель упал на 9%. Стоимость одной поездки 20-40 рублей, себестоимость перевозки одного пассажира 44,5 руб., что является выше, чем реальная стоимость.

Прибыль на основе себестоимости составила бы 2 447 500 000 руб., но фактическая прибыль от проданных билетов на автобусных маршрутах — 2 079 000 000 руб., рентабельность перевозок 58,57%. В городе действует только наличный расчет. Общий износ парка — 49%, инфраструктуры — 67%, что является угрозой привлекательности такой отрасли как транспорт.

Проведя анализ отрасли (маршрутное такси) по разным критериям, можно утверждать, что она оценивается на уровне средней привлекательности.

Для увеличения привлекательности данной транспортной отрасли были предложены следующие рекомендации:

1. Изменение расписания маршрутного такси. Немало случаев бывает вечером на остановках, когда большое количество людей стоят, в ожидании нужного для них транспортного средства. В большей степени люди стараются использовать маршрутное такси, так как это единственное транспортное средство, которое ездит быстрее, чем автобус или троллейбус, и так же зимой в нем теплее.

Маршрутное такси в большей степени ходит не по расписанию, и отследить его время прибытия на остановку очень сложно, т.к. в городе по вечерам и утрам «час пик». Основной пассажиропоток идет вечером, что должно привлечь большое количество маршрутного такси. Однако, на некоторых остановках люди могут стоять часами, так как предприниматель

не смог составить определенный график выездов маршруток. От этого возникает проблема: маршрутки забиваются до такой степени, что при резком торможении или столкновении могут пострадать люди.

2. Проверка ПДД водителей общественного транспорта. На сегодняшний день в России происходит тысячи дорожно-транспортных происшествий, включая транспортные происшествия с общественным транспортом. Основными причинами аварий служат: несоблюдение правил дорожного движения и вождение в состоянии алкогольного опьянения. Не стоит упускать из внимания тот факт, что водители маршрутного такси более подвержены автокатастрофам из-за конкуренции, чем водители трамваев или троллейбусов. Водители МТ ведут себя очень «резво» на дорогах в погоне за доходом от пассажиров, не соблюдают простых правил дорожного движения, что легко приводит к необратимым последствиям и вызывает автокатастрофу, в худшем случае, со смертельным исходом.

3. Увеличение времени движения маршрутного такси г. Новосибирск. В Новосибирске не так много людей, которые могут позволить себе приобрести автомобиль. У кого-то зарплата низкая, у кого-то водительских прав нет. Этим людям приходится ездить на общественном транспорте. Если посчитать примерные расходы на бензин на автомобиль и примерные затраты на общественный транспорт, то ОТС (общественное транспортное средство) является намного выгоднее, но для тех, кто работает допоздна.

4. Должны быть внесены изменения в оплате проездного билета. В настоящее время в городе действует только одна схема оплаты за проезд – наличный расчет. Стоимость проезда по каждому маршруту своя, но чем дальше, тем дороже.

К сожалению, транспортное управление по маршрутному такси не побеспокоилось об инвалидах, людей с ограниченными возможностями, пожилых людях и т.д. Для такой категории людей нет ни каких дополнительных скидок для проезда в маршрутном такси.

Помимо этого, цена за проездной билет с каждым годом увеличивается на несколько рублей, а пенсия или заработная плата остается без изменения. И как уже было сказано, в определенные точки города автобусы и троллейбусы не ходят и людям приходится оплачивать дорогой билет.

Список литературы:

1. Никулин Е.В., Стародубцева О.А. Значение развития транспортного аутсорсинга в России// Производственный менеджмент: теория, методология, практика: сборник материалов II Международной научно-практической конференции / Под общ. ред. С.С. Чернова. – Новосибирск: Изд-во НГТУ, 2015. – С. 71-76

2. Петухов Д.В. Стратегический менеджмент. Часть 2: Учебный курс (учебно-методический комплекс) – М.: МИЭМП, 2010. – (Электронный

ресурс). URL: <https://online.muiiv.ru/media/lib/books/strategicheskij-menedzhmentch2/xbook104/book/index/index.html> (дата обращения: 25.02.2017)

3. Реестр маршрутов общественного пассажирского транспорта города Новосибирска [Электронный ресурс]. URL: <http://novosibirsk.ru/dep/transport/passengers/registry/> (Дата обращения: 18.12.2016)

4. Система безналичной оплаты проезда [Электронный ресурс] URL: panom.ru (Дата обращения 25.02.2017)