

УДК 656:164(075.8)

ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ЛОГИСТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКИМ ТРАНСПОРТОМ ГОРОДСКОГО ОКРУГА

Пантюхина Д.В., студентка гр. МУб-221, III курс

Научный руководитель: Косинский П.Д., профессор кафедры ГиМУ

Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф. Горбачева. Г. Кемерово

Аннотация. В статье представлено исследование, направленное на совершенствование управления пассажирским транспортом городского округа. Объектом исследования определён Кемеровский городской округ. Выявлено, что среди современных технологий управление данным процессом, наиболее предпочтительным вариантом является логистическое управление. Предлагается создание единого логистического центра управления пассажирским транспортом городского округа. Научной значимостью проведённого исследования является обоснование организации системы логистического управления пассажирским транспортом городского округа, что позволит создать комфортные условия для пассажиров и улучшить качество их обслуживания

Ключевые слова: система логистического управления, пассажирские перевозки, городской округ, единый логистический центр.

Органы самоуправления обладают правом принимать решения по вопросам, касающимся местной жизни, при этом учитывая нужды и интересы граждан, а также учитывая множество исторических и культурных традиций региона. Орган, который отвечает за развитие городской транспортной инфраструктуры является Управление транспорта и связи Администрации города Кемерово.

Транспортное обслуживание населения представляет собой комплекс услуг, обеспечивающих перевозку людей разными видами транспорта, включая легковые и грузовые автомобили, автобусы, трамваи, троллейбусы и другие виды транспорта.

Его организация образует сложную систему, включающую в себя многообразные организационные меры и управленические действия, направленные на перевозку людей к их пунктам назначения.

Вопросы в области транспортного обслуживания населения регулируются в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации от 26 января 1996 г. № 14 - ФЗ. Согласно ст. 784 Гражданского кодекса РФ «грузовые перевозки, багаж и пассажиры производятся посредством договоров. Общими условиями перевозок являются транспортные уставы и кодексы, иные законы и издаваемые в развитие их правила» [1].

Правовое регулирование транспортного обслуживания также ставит перед собой цель обеспечения устойчивого роста экономического сектора, связанного с транспортом, а также безопасности и комфорта транспортной среды для местных жителей.

Местные органы самоуправления обладают правом принимать решения по вопросам, касающимся местной жизни, при этом учитывая нужды и интересы граждан, а также учитывая множество исторических и культурных традиций региона.

Являясь важнейшей отраслевой функцией в городском хозяйственном комплексе, эффективное управление пассажирским транспортом обеспечивает устойчивое функционирование транспорта, является необходимым условием высоких темпов экономического роста, обеспечения целостности, национальной безопасности и обороноспособности страны, повышения качества жизни населения, национальной интеграции Российской Федерации в мировую экономику.

Данное обстоятельство ставит задачу тщательно изучить вопросы, связанные с управлением общественным транспортом в городском округе, и обосновывает необходимость применения более совершенных, соответствующих современным требованиям технологий управлению пассажирскими перевозками.

В следствие этого, формирование современной безопасной и качественной организации системы регулярных перевозок, обеспечивающей минимальные затраты времени и средств при перемещении пассажиров на городском пассажирском транспорте (далее – ГПТ) Кемеровского городского округа, является одной из главных задач по совершенствованию организации системы управления ГПТ.

Логистическое управление пассажирскими перевозками предполагает заинтересованность предприятий в быстрой и комфортной доставке трудящихся к местам приложения труда и проживания, а также предусматривает решение таких задач, как разработка общей концепции построения маршрутной сети, выбор национальных направлений перевозок, отбор перевозчиков и определение их объема работ, оптимизация распределения объектов инфраструктуры по территории округа.

Несмотря на то, что маршрутная сеть Округа достаточно развита и отвечает отраслевым стандартам качества функционирования сети муниципальных маршрутов регулярных перевозок, предусматривающим до 2 (двух) пересадок при совершении поездки от центра города до других районов, добраться на городском пассажирском транспорте бывает затруднительно. Прилегающие к центру и периферийные районы обслуживаются небольшим количеством маршрутов. Большинство маршрутов связывают отдаленные районы города с центральной частью или проходят непосредственно через нее.

Перечень проблем, существующих в деятельности городского пассажирского транспорта приведен на рисунке 1.

Как видно из представленной информации, перечень проблем включает: аспекты планирования, исследование факторов, влияющих на объемы пассажироперевозок, социальную компоненту, тарифы, организацию технического обслуживания транспортных средств, производительность и снижение издержек во всем транспортном городском комплексе.

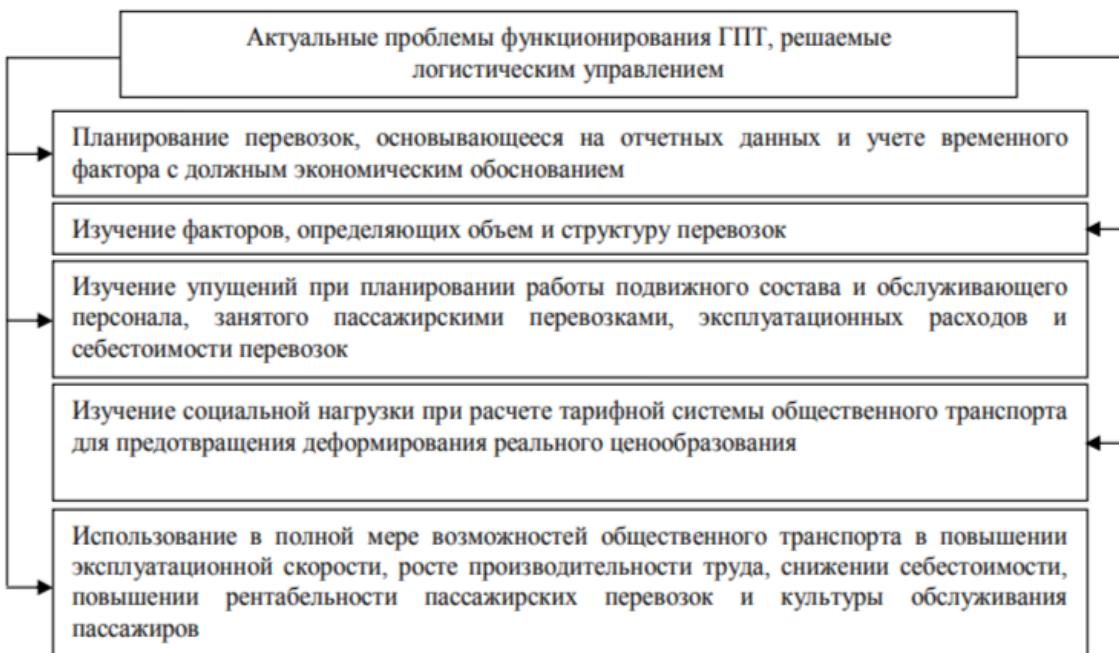


Рисунок 1- Перечень проблем в управлении городским пассажирским транспортом

В настоящее время организация транспортного обслуживания населения осуществляется с использованием современных форм и методов, обеспечена правовой основой. В тоже время, опыт показывает возросшую потребность более широкого использования логистики в организации муниципального управления городским пассажирским транспортом.

Логистика перевозок играет ключевую роль в обеспечении эффективности и удобства транспортного сообщения в городах. Установленная система иногда не справляется с возросшим спросом на перевозки, особенно в часы пик. Во время этих часов появляется необходимость в совершенствовании организации работы автобусов, что позволит эффективно выполнять перевозки больших объемов пассажирского потока за короткий промежуток времени.

Правила логистики являются ключевыми для успешного решения проблемы, а также оптимизации пассажирских перевозок. Логистические подходы дают возможность эффективно планировать, координировать и контролировать передвижение автобусов, что позволяет обеспечить их комфорт и своевременность.

Ниже представлены ключевые логистические принципы, которые применяются при организации пассажирских перевозок:[2]

1. Оптимизация маршрутов: Планирование наиболее эффективных маршрутов для обеспечения быстрой и своевременной доставки пассажиров.

2. Графики движения: Разработка гибких графиков движения автобусов, учитывающих пиковые нагрузки, для минимизации ожидания и снижения интенсивности движения в часы пик.

3. Технологические инновации: Внедрение современных технологий для управления и мониторинга транспортного потока, что способствует улучшению качества обслуживания пассажиров.

4. Сотрудничество с другими видами транспорта: Синхронизация графиков движения автобусов с другими видами общественного транспорта для удобства пересадок и оптимизации межmodalных поездок.

Применение логистических принципов в организации пассажирских перевозок позволяет улучшить качество обслуживания, сократить временные затраты и повысить удобство передвижения для всех категорий пассажиров [3].

Для муниципальной экономики характерен переход способов перевозки пассажиров к использованию современных логистических технологий. Важными составляющими процесса являются: количество подвижного состава, его режим работы и маршруты движения должны обеспечивать в первую очередь безопасность перевозки пассажиров, надежность и беспересадочность доставки пассажиров к нужному времени.

На данный момент происходит переход от административных методов управления к экономическим, когда экономика находится в стадии перехода на рыночные рельсы. В процессе перехода происходит целый ряд негативных явлений, например, спад производства и износ основных фондов, а также инфляция. При этом, даже учитывая поддержку со стороны государства и проведение реформ в сфере транспорта, уровень экономических показателей, которые оценивают эффективность и качество работы транспортных систем в городах, остается низким.

Главными факторами, влияющими на сложившуюся ситуацию, являются:

1. Отсутствие комплексного подхода к решению проблем с транспортом в городах.

2. Недостаточная эффективность механизмов государственной поддержки и регулирования транспортной отрасли.

3. Низкая инвестиционная привлекательность транспортных проектов.

Добавление новых фактов и анализа позволяет понять, что эффективность и качество работы транспортной инфраструктуры требуют немедленных мер для улучшения ситуации. Одним из возможных путей решения проблем является принятие целенаправленных мер по модернизации инфраструктуры, повышению инвестиционной привлекательности и развитию комплексных программ поддержки транспортных проектов [4].

При использовании логистических технологий в перевозках, необходимо учитывать изменения в потребностях и предпочтениях пассажиров, а также внедрять инновационные решения, которые помогут повысить эффективность транспортных операций и качество обслуживания.

В связи с этим стоит обратить внимание на то, что эффективное применение логистической технологии позволит улучшить конкурентные преимущества региона и развивать транспортную инфраструктуру.

Вышеназванную задачу можно решить действуя в управлеченческий процесс единую логистическую систему (Рисунок 2).

Стратегическая цель развития единой транспортно-логистической системы – это удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных автотранспортных услугах. Достижение этой стратегической цели будет обеспечено путем эффективного развития конкурентной среды в автомобильной отрасли, создания оптимальных резервов в развитии инфраструктуры, достижения передового уровня развития техники и технологий, усиления внимания к социальным и экологическим факторам, повышения национальной, экономической и других видов безопасности страны, зависящих от транспорта.

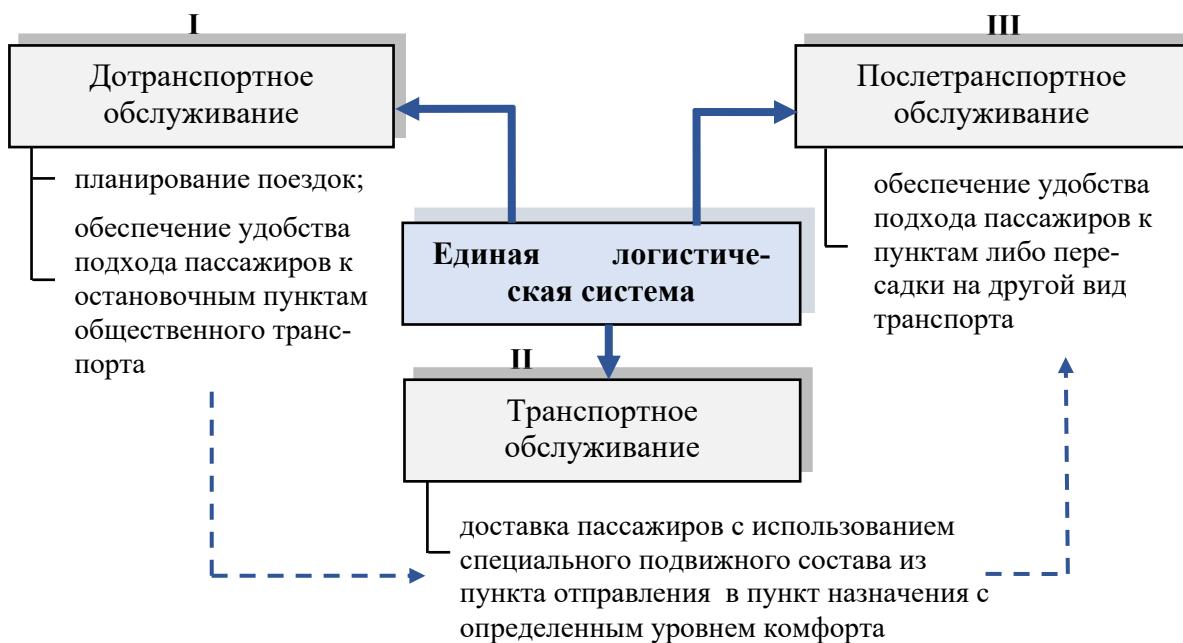


Рисунок 2 – Организационная структура Единой логистической системы

В основе организации логистического подхода к организации управления пассажирским транспортом лежит система маршрутных сетей. Пассажиры, пользуясь общественным транспортом, должны быть информированы об установленных маршрутах, на которых осуществляется бесперебойное их обслуживание с помощью грамотной маршрутной логистики.

В современных условиях, логистическое управление транспортным пассажирским комплексом является элементом общей территориальной системы, образующей маршрутную сеть, включающую пассажирский транспорт отдельных видов, обслуживающих жителей городского округа.

С целью упорядочения управления пассажирским транспортом городского округа предлагается проект ЕЛЦ (единого логистического центра), представленного на рисунке 3.

Единый логистический центр способен организационно осуществить логистическое управление пассажирским транспортом городского округа реализуя логистические принципы, интегрируя разные виды транспорта, независимо от формы собственности, маршрутную сеть, минимизацию транспортных издержек [5].

«При этом под территориальной увязанностью маршрутной системы понимается согласованное с осваиваемыми пассажироперевозками размещение на плане города маршрутов какого-либо одного или разных видов городского пассажирского транспорта, их конечных станций, остановочных пунктов и других линейных сооружений; под увязанностью во времени - согласование режимов работы маршрутов во времени и расписаний движения транспортных средств, обслуживающих разные маршруты»[6].

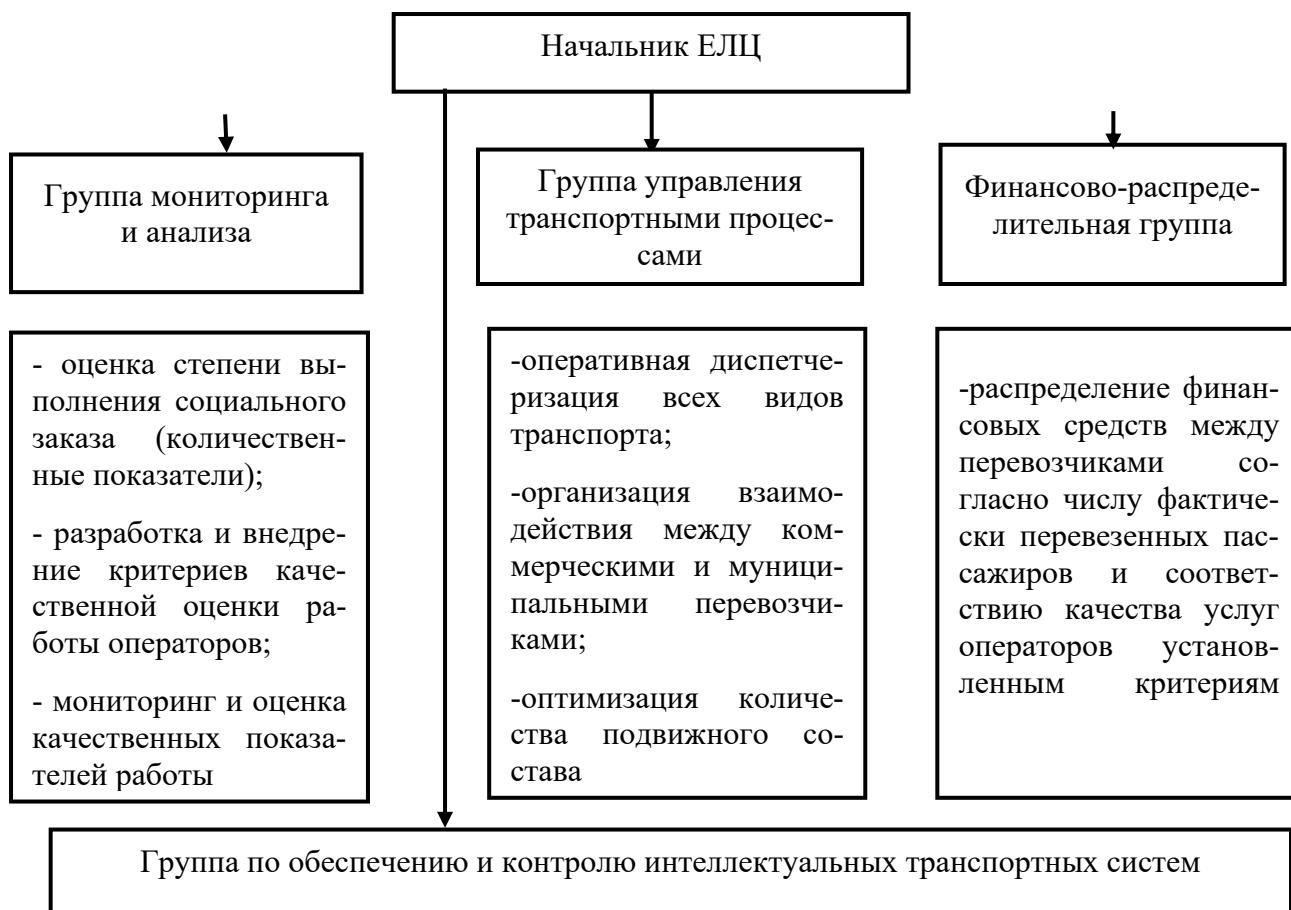


Рисунок 3 – Проект организационной структуры ЕЛЦ управления пассажирским транспортом Кемеровского городского округа

Принципы логистического управления пассажирским транспортом городского округа включают: системность, эффективность, соответствие, результативность, единство управления, информативность.

Для успешной организации и управления пассажирскими перевозками следует учитывать основные принципы логистики. Они влияют на организацию пассажирского потока, а также на его управление.

Пассажиры являются объектами перемещения, также как и потребителями предоставляемых транспортных услуг. Они выбирают сами маршрут, а также могут изменить его во время поездки, что отличает их от грузов и они становятся участниками транспортных перевозок.

Активное участие пассажиров в осуществлении перевозки предполагает необходимость адаптации логистических принципов к специфике пассажирских перевозок. Важно учитывать их предпочтения, комфорт и возможность гибкого выбора маршрутов для обеспечения качественного обслуживания.

Главную подсистему представляет субъект управления, координирующий функционирование городской структуры, выполняющей пассажирские перевозки в городской границе и контролирующей деятельность звеньев, обеспечивающих транспортный комплекс. Функция контроллинга реализуется через обратную связь. В этом случае, главным контролирующим органом согласно Федеральному закону №220-ФЗ является местное самоуправление в лице его уполномоченного органа [7].

Основную логистическую функцию (транспортировку и непосредственную организацию транспортных услуг), реализуется функциональным транспортным комплексом. Подсистема структурно состоит из элементов, образующих логистическую систему, объединяющую транспортный комплекс из компаний различных организационно-правовых форм, выполняющего пассажир перевозки в границах города. Перевозочный процесс, а также функцию по организационному и материальному обеспечению реализует обеспечивающий комплекс.

Подводя итог вышеизложенному, приходим к выводу, что, организуя систему логистического управления пассажирским транспортом городского округа можно с достаточной степенью добиться более эффективного его функционирования, упорядочить управленческий процесс, сократив временное оперативное реагирование на возможные отклонения от логистической схемы; рационального расходования финансовых ресурсов при информационном сопровождении организации пассажирских перевозок.

Список литературы:

1. Федеральный закон от 06.10.2003 N 131-ФЗ (ред. от 15.05.2024) "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации". - URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_44571/
2. Попов С.Н. Роль местного самоуправления в совершенствовании транспортного обслуживания населения // Городское хозяйство. 2022. № 6. - С. 41-47.
3. Горбунов А.В. Совершенствование системы управления транспортным обслуживанием населения на муниципальном уровне // В мире научных открытий. 2019. №5. – С. 125-130.
4. Васильева Е.И. Местное самоуправление и муниципальное управление: Учебное пособие для вузов. – Екатеринбург Уральский институт – филиал РАНХиГС, - 2020.- 233с.
- 5 Макарова Е.П. Опыт применения моделей организации транспортного обслуживания населения в условиях местного самоуправления // Менеджмент и экономика. 2022. № 7. - С. 22-29.
6. Гузенко А. В. Развитие городского пассажирского транспорта мегаполиса: проблемы и перспективы / А. В. Гузенко // Вестник Томского государственного университета. – 2019. – № 321. – С. 135-138.
7. Ташилина А.Д. Организация пассажирских перевозок в современных условиях // Человек. Знак. Техника. Сборник статей междисциплинарного молодежного форума с международным участием. 2021. №1. С. 179-185.