

УДК 656.072:658.7 + 005.93

АКТУАЛЬНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Н.Ю. Варкова

Рассмотрены основные проблемы транспортной логистики в современных условиях российской экономики, логистические технологии для совершенствования грузовых и пассажирских перевозок, а также проблемы управления системой городского пассажирского транспорта.

Ключевые слова: логистика, транспорт, перевозка грузов и пассажиров, конкурентоспособность, эффективность.

Переход России к рыночной экономике во многом обусловил развитие логистики в нашей стране. Прежде всего, это связано с появлением свободы предпринимательства и, следовательно, с развитием конкуренции. Чтобы удержаться на плаву, многие предприятия расширяли и совершенствовали производство, однако, когда резервы для этих мероприятий были практически исчерпаны, появилась необходимость найти новые пути для поддержания конкурентоспособности [2].

Одной из причин относительно низкого уровня конкурентоспособности продукции и услуг, произведенных в России, являются затраты на транспортно-экспедиционное обеспечение распределения, общая доля которых в 2–4 раза превышает уровень развитых стран [1]. Это можно объяснить наличием недостатков как в работе транспорта, так и в управлении запасами. Повышению эффективности доставки в настоящее время не уделяется должного внимания. Под доставкой же следует понимать не только собственно перевозку, но и процесс, состоящий из комплекса работ и услуг, обеспечивающих эффективное распределение товаров [6]. По данным исследований, стоимость транспортной доли процесса производства и распределения продукции составляет 30 процентов конечного продукта. Поэтому эффективное транспортное обеспечение распределения продуктов и услуг является одним из главных резервов экономии ресурсов предприятия.

Основные элементы доставки грузов или пассажиров, характеризуются определенными показателями [3, 5]. К этим показателям относят: выполнение графиков доставки, надежность доставки, ответственность за удовлетворение обговоренных потребностей. Выполнение данных требований связано с достаточно точной временной оценкой звеньев доставки грузов и пассажиров, т.е. со знанием закономерностей изменения всех их элементов и установлением конкретных величин [7, 9]. Выявление закономерностей

звеньев и элементов доставки является основой в системном построении всех возможных видов организации перевозок грузов и пассажиров.

Простейшей организацией для перевозки грузов или пассажиров является транспортное звено. Транспортный процесс на каждой стадии (позвенно) можно представить в виде определенной подсети. Специфика контроля и управления в такой системе состоит в синхронизации позиций на каждой стадии или на каждом звене [4]. В целом процесс перевозки грузов или пассажиров можно рассматривать как систему многофазового массового обслуживания дискретного типа с итоговым множеством состояний. Переход из одного состояния в другое происходит скачкообразно, а именно, когда происходит какое-либо событие.

Логистические технологии эффективны для совершенствования городских пассажирских перевозок. В организации грузовых и пассажирских перевозок можно выделить много общего и немало различий. Главное различие состоит в том, что пассажир одновременно является и объектом перемещения, и потребителем транспортных услуг. Пассажир играет важную роль при осуществлении перевозки. Он лично занимается выбором маршрута, может изменять его даже при осуществлении хода поездки. Таким образом, пассажир участвует при организации транспортного процесса и участвует в управлении им. Еще одно важное отличие – это то, что при осуществлении пассажирских перевозок из логистической цепи выпадают складские операции, товарно-упаковочные, маркировочные операции, которые являются ключевыми при организации товародвижения. Следует также учитывать, что при движении товаров в логистической цепи и выполнении всех операций возрастает стоимость данного процесса.

Но несмотря на все выше перечисленные отличия, они не могут носить принципиальный характер, т.к. в случае грузовых так и пассажирских перевозок главной задачей системы управления является доставка перемещаемого груза от пункта отправки до пункта назначения.

Общественный городской пассажирский транспорт обеспечивает конституционное право граждан на свободное перемещение и выполняет социально значимую функцию по перевозке пассажиров от мест проживания до места работы, учебы. На долю его приходится около 80 процентов всех пассажирских перевозок в стране. Управление системой городского пассажирского транспорта сталкивается с проблемами на рынке услуг. Данные проблемы заключаются в неравных условиях функционирования для разных видов транспорта. Проблема дополняется противоречиями между интересами перевозчиков и пассажиров. А именно, для перевозчика выгодно уменьшить количество транспортных средств на линии при одновременном увеличении наполнения, так как это приведет к снижению затрат для коммерческого транспорта и в то же время может привести к убыткам для муниципального транспорта. Пассажиру же выгодно увеличение транспортных средств. При исследовании данной проблемы необхо-

димо выработать механизм поиска компромисса данных интересов между перевозчиками и пассажирами. Данный механизм основан на сопоставлении часовых затрат предприятий транспорта на ведение перевозок с часовыми приведенными затратами со стороны пассажиров [8]. Одним из факторов в определении минимальных совокупных издержек являются затраты пассажиров, включающие в состав стоимость пассажиро-час. Стоимость пассажиро-часа служит коэффициентом, приводящим временные и финансовые затраты пассажиров к одной размерности. Также она представляет собой объективный показатель баланса спроса и предложения на рынке пассажирских перевозок. Исходя из этого, можно сказать, что данный показатель – это реальная база для проведения сегментации спроса и предложения на рынке.

Библиографический список

1. Баев, И.А. Управление экономической устойчивостью предприятия в контексте повышения его конкурентоспособности / И.А. Баев, А.В. Шмидт // Вестник УрФУ. Серия: Экономика и управление. – 2012. – № 3. – С. 50–63.
2. Варкова, Н.Ю. Перспективы развития логистики на Южном Урале / Н.Ю. Варкова, А.В. Иванчак // Стратегии устойчивого развития национальной и мировой экономики: сборник статей Международной научно-практической конференции. – Уфа: Аэтерна, 2015. – С. 71–73.
3. Журавлев, В.В. Диверсификация бизнеса как путь повышения эффективности предприятий сферы туризма / В.В. Журавлев, А.М. Лопарева // Состояние и перспективы развития экономики в условиях неопределенности. Сборник статей Международной научно-практической конференции. – Уфа: Аэтерна, 2014. – С. 81–83.
4. Журавлев, В.В. Современные методы подготовки персонала / В.В. Журавлев, А.М. Лопарева // Личность и общество: проблемы взаимодействия. Материалы VII научно-практической конференции. – Челябинск: Издательский дом «Монограф», 2014. – С. 222–224.
5. Журавлев, В.В. Основы стратегического менеджмента / В.В. Журавлев. – Челябинск: Изд-во НОУВПО РБИУ, 2012. – 160 с.
6. Пищулина, Е.С. Актуальные проблемы оценки потенциала предприятий туриндустрии / Е.С. Пищулина // Личность и общество: проблемы взаимодействия. Материалы VIII Международной научно-практической конференции. – Уфа: Аэтерна, 2015. – С. 181–182.
7. Худякова, Т.А. Генезис понятия «контроллинг устойчивости» промышленного предприятия: российский аспект / Т.А. Худякова // Экономика и предпринимательство. – 2015. – № 2 (55). – С. 585–588.
8. Угарова, Г.Л. Варианты применения стратегий в маркетинге по уровню цен на новые товары / Г.Л. Угарова, Е.В. Дюрягина // Закономерности и тенденции формирования системы финансово-кредитных отношений. Сборник статей Международной научно-практической конференции. – Уфа: Аэтерна, 2015. – С. 140–142.

Наука ЮУрГУ: материалы 68-й научной конференции
Секции социально-гуманитарных наук

9. Шмидт, А.В. Управление развитием промышленных предприятий по экономическим критериям устойчивости: монография / А. В. Шмидт. – М.: Экономика, 2013. – 312 с.

[К содержанию](#)