

УДК: 338.47

Арифджанова Н.З.

старший преподаватель,

кафедра транспортной логистики,

Ташкентский Государственный Транспортный университет,

Республика Узбекистан, г. Ташкент

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ
УПРАВЛЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ В УСЛОВИЯХ
ГОРОДА**

Аннотация: в статье рассмотрены пути повышения эффективности работы общественного транспорта в условиях городской среды. Определены логистические задачи, проблемы общественного транспорта и логистические подходы к управлению перевозками. Приведен пример опыта зарубежных стран в организации логистических процессов для успешного функционирования транспортной системы перевозок населения в мегаполисах. Подчеркнута важность сохранения баланса во взаимодействии интересов потребителей и поставщиков транспортных услуг.

Ключевые слова: городская логистика, общественный транспорт, логистическое управление.

Arifdzhanova N.Z.

Senior Lecturer,

Department of Transport Logistics,

Tashkent State Transport University,

Republic of Uzbekistan, Tashkent

IMPROVEMENT OF PUBLIC TRANSPORT LOGISTICS

IN THE CONDITIONS OF THE CITY

Abstract: The article discusses ways to improve the efficiency of public transport in an urban environment. Logistic tasks, problems of public transport and logistic approaches to transportation management are determined. An example of the experience of foreign countries in organizing logistics processes for the successful functioning of the transport system for transporting the population in megacities is given. The importance of maintaining a balance in the interaction of interests of consumers and suppliers of transport services was emphasized.

Key words: urban logistics, public transport, logistics management.

Введение

В настоящее время важное значение приобретает улучшение качественных показателей перевозок, снижение их ресурсоемкости, расширение спектра предоставляемых услуг, обеспечение безопасности перевозок и удовлетворение природоохранных и экологических требований.

Глобальным направлением развития и реформирования транспортной системы является совершенствование ее управляющих структур, которое должно обеспечить повышение управляемости видами транспорта и транспортными предприятиями, осуществление государственного регулирования и контроля деятельности транспортных предприятий с общественными интересами [1].

В условиях рыночной экономики необходима организация стабильно работающей модели всестороннего государственного регулирования функционирования транспортной отрасли на всех ее уровнях. Стабильная работа общественного транспорта является залогом обеспечения эффективности всех остальных сфер городской инфраструктуры, развития и жизнедеятельности социально-экономических аспектов. Общественный

транспорт, ежедневно обслуживающий население, является важной составной частью транспортной отрасли.

Актуальные вопросы организации пассажирских перевозок в городской среде

Успешное функционирование логистического управления в сфере перевозок населения напрямую связано с изменениями потребностей пассажиропотока и стремлением к их удовлетворению. Стабильная работа транспортных компаний стимулирует развитие экономических процессов, обеспечивает эффективное функционирование промышленных, торговых, социально значимых предприятий. Основной задачей городской логистики является построение успешного управления пассажиропотоками, обеспечение надежности перевозок и сроков функционирования маршрутов [2]. Значительную долю в общем объеме перевозок занимают поездки, связанные с трудовой и учебной деятельностью, в четко определенные часы и маршруты. Для их успешного обеспечения необходимо соблюдать определенный интервал движения. К этой же доли перевозок можно отнести свободные перемещения населения к местам проведения культурно массовых, религиозных мероприятий, торговым площадкам, медицинским учреждениям. Применение логистических принципов управления способно значительно повысить результативность этого вида перевозок.

Эффективное логистическое управление пассажиропотоками возможно только при совокупном взаимодействии всех функциональных частей отрасли перевозок, обеспечивающих комфортные услуги населению и высокую экономическую эффективность.

Традиционно логистическая модель перевозок пассажиров состоит из трех элементов, определенных алгоритмом обслуживания общественного транспорта: дотранспортного, транспортного, посттранспортного. Дотранспортное обслуживание – это подготовка и

планирование транспортировочного процесса, включающая решение вопросов обустройства комфортных и безопасных остановок для пассажирского транспорта. Транспортное обслуживание заключается в реализации комфортного процесса транспортировки пассажиров по определенному маршруту. Последтранспортный сервис создает для населения комфортные условия в точке прибытия, предусматривая возможность последующего удобного выбора других видов транспорта.

Существует возможность логистического регулирования перевозок пассажиров на микро и макроуровне. Микроуровень регулирования транспортных логистических процессов подразумевает применение логистических принципов с целью осуществления перевозок работающего населения к месту работы на предприятия. Задачей предприятий становится участие в создании и реализации рабочей схемы дорожной сети с целью доставки работников на рабочие места. Макрологистические системы организуют перевозки для всего население города.

Для успешной работы и динамичного развития логистической системы общественного транспорта особое значение имеет проведение маркетинговых исследований с последующим планированием объемов пассажиропотоков. Модель осуществления перевозок пассажиров зависит от многих факторов, формирующих изменения её объемов. Основными факторами, влияющими на транспортную подвижность населения можно назвать:

- условия, в которых проводится перевозка: размещение центрального и спальных районов, медицинских, учебных, административных учреждений, рынков и прочих характерных для посещения объектов, а также данные хронологического мониторинга по изменениям пассажиропотока;
- потребность в перевозках, характерная социально-профессиональной структуре населения;

- характерные особенности работы действующей модели общественного транспорта.

С целью оптимизации работы общественного транспорта можно выделить следующие логистические задачи:

- управление процессами перевозок с учетом потребностей пассажиров в государственной, производственной и индивидуальной концепции;
- интеграция транспортных систем с расширением городских границ;
- постоянная работа над повышением качества транспортных услуг;
- повышение надежности, технологичности подвижного состава его модернизация в соответствии с экономическими и экологическими требованиями.

Применение в процессе моделирования работы общественного транспорта подходов, основанных на принципах логистики, создает экономически приемлемые пути удовлетворения потребностей населения в перевозках. И позволяет устраниć разногласия, появляющиеся при взаимодействии пассажиров и перевозчиков, сглаживает острые моменты между транспортными компаниями и местными органами власти, контролирующими их работу, ввиду того, что ключевая цель уменьшения затрат обеспечивает населению доступную ценовую политику, а перевозчикам достаточную доходность.

Опыт зарубежных стран в управлении общественным транспортом в условиях города

Результаты исследования опыта зарубежных стран [3] показывают, что значительное место в удовлетворении потребностей населения в перевозках занимает сфера общественного транспорта. Особенno важна наложенная система перевозок населения для мегаполисов, к примеру, в

Чикаго на 100 тысяч жителей автобусов в 3 раза больше, чем в более ориентированном на общественный транспорт Стокгольме, 15% населения Вашингтона использует общественный транспорт, чтобы добраться до работы.

Осуществление услуг общественного транспорта приносит Швейцарии 72 % дохода от эксплуатационных расходов, Италии - 30 %, Англии - 68 %, Германии - 60 %, Бельгии - 27 %, Америке - 97 %, Нидерландам - 22 %. В этих странах государственной политикой в сфере развития транспортной отрасли учитывается его социальное значение [4].

Сегодня, в мире отсутствует единый подход к определению эффективно работающей системе управления общественным пассажирским транспортом [5]. Можно отметить, следующие чаще всего применяемые организационные подходы при управлении городским общественным пассажирским транспортом, имеющие свои достоинства и недостатки:

- жесткий централизованный подход (монополия государства);
- демонополизация процесса управления, передача процесса регулирования городским общественным пассажирским транспортом частным перевозчикам.

Политика управления отраслью транспортных перевозок в странах Европы ставит перед собой следующие задачи:

- преобразование соотношений между разными видами транспорта: рост интермодальных перевозок;
- расширение магистральных линий дорожной сети и повышение уровня управления движением на них;
- финансирование инфраструктуры в транспортной отрасли;
- повышение безопасности дорожного движения и надежности транспортных средств [6].

В крупных зарубежных городах основная транспортная нагрузка в течение дня приходится на деловой центр, имеющий постоянный пассажиропоток. В спальных районах города пассажиропоток увеличивается в определенные часы. Такие условия в центре города позволяют эффективно применять маршрутизированную систему общественного транспорта и ограничение допуска личных автомобилей. Для индивидуального транспорта в определенных местах, граничащих с центром устроены стоянки. Обслуживание небольшого потока пассажиров в остальных районах города происходит по системе гарантированного обслуживания населения, имеющей тарифы примерно в 4 раза ниже такси и предоставляющей комфортные, качественные услуги. Такая система с некоторыми отличиями распространена в США и европейских странах. Например, в Нью-Йорке с агломерацией населения 20,63 млн человек спальные районы города разделены для обслуживания в дневные часы, с низким пассажиропотоком на 7 частей. Систему транспортного обслуживания населения можно разделить на следующие виды:

- круглосуточное функционирование общественного транспорта в границах обслуживаемого района;
- от дома к местам работы и обратно - для работников крупных компаний;
- поездки в школу и обратно - для учеников школы;
- услуги подвоза к остановкам общественного транспорта в районах обслуживания;
- оказание услуг перевозки инвалидов и пожилых людей на специализированном транспорте в пределах всего города [6].

Направления совершенствования логистической системы управления общественным транспортом в Узбекистане

Анализ опыта организации системы перевозок общественного транспорта зарубежных стран показывает, что для создания эффективной

логистической модели городского общественного транспорта в Узбекистане необходимо:

1. Всестороннее государственное регулирование функционирования транспортной отрасли на всех ее уровнях;
2. Нахождение баланса во взаимодействии интересов потребителей и поставщиков транспортных услуг;
3. Создание условий для привлечения частных инвестиций к финансированию программ развития отрасли пассажироперевозок;
4. Технологическая и техническая модернизация состава автопарков, расширение инфраструктуры общественного транспорта с учетом социально-экономических аспектов.

Также исследования показывают [7], что для создания успешной рабочей модели функционирования общественного транспорта необходимо:

- систематическое изучение характера потоков пассажиров;
- рациональное составление смен на основе материалов изучения пассажиропотоков и с возможностью их корректирования в части изменения и дополнения маршрутов, определения типа и количества задействованного в работе транспорта;
- нормирование скорости передвижения автобусов;
- создание расписаний движения автобусов и графиков их выпусков на линию;
- координация работы автотранспорта с другими видами общественного транспорта;
- управление движением транспортных средств и оперативный контроль за регулярностью движения;
- обслуживание пассажиров в пути следования.

Одной из обязательных предпосылок эффективного функционирования транспортных систем в Узбекистане является гармоничное сочетание всех видов современного транспорта.

Использованные источники:

1. Демихов В. Ю. Транспортная составляющая логистики зарубежных компаний //Транспортное дело России. – 2008. – №. S6.
2. Бутов А. Г. Проблемы управления транспортом России на современном этапе //Управление в транспортных системах: сб. науч. труд. под ред. АС Бутова. – 2009. – С. 158.
3. Горнова Л. А., Конышева Е. В. Комплексное предоставление транспортно-логистических услуг в аспекте интеграции транспорта в международное пространство // Вестник евразийской науки. 2016. №3 (34).
4. Карх Д. А., Савин Г. В., Шмидт А. В. Проблемы и пути решения управления пассажиропотоками в условиях городской логистики // Вестник ЮУрГУ. Серия: Экономика и менеджмент. 2014. №3.
5. Попова Е. Е. Организационные основы функционирования региональных транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте // Известия БГУ. 2015. №1.
6. Тваровская А.И. Зарубежный опыт использования транспортных систем в качестве фактора регионального развития // Стратегия устойчивого развития регионов России. 2012.
7. Меров Ю. М. Городской пассажирский транспорт в условиях государственного регулирования и действия рыночных механизмов (на примере Московского мегаполиса) : дис. – М. : Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук, 2009.