

УДК 656.13

ЛОГІСТИЧНІ ПІДХОДИ В ОРГАНІЗАЦІЇ ПРИМІСЬКИХ АВТОБУСНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Н.В. Коп'як, старший викладач,
Національний транспортний університет
В.П. Кузьмич, начальник відділу
ДП «ДержавтотрансНДІпроект»*

З урахуванням постійно зростаючої чисельності міського та приміського населення, як наслідок, розширюються територіальні межі міст. Тому організація пасажирської транспортної мережі переходить в розряд все більш нагальних і складних завдань. Їх рішення стає більш складним в умовах розвитку міст-супутників мегаполісів.

У такій ситуації необхідна злагоджена робота всіх видів транспорту, що дозволить перерозподіляти великі транспортні потоки між центральними, промисловими і спальними районами мегаполісу.

Логістика пасажирських перевезень – це управління пасажиропотоками та пов'язані з ними інформаційні, фінансові та сервісні потоки в процесі їх переміщення з пункту відправлення в пункт призначення при забезпеченні мінімальних витрат. Таким чином головною метою використання логістики в системах пасажирського транспорту є забезпечення гарантованого рівня якості перевезень пасажирів і підвищення ефективності управління перевезеннями [1].

Для розвитку пасажирських перевезень в умовах зростання мегаполісів і відповідного розвитку регіонів особливо актуальним є питання приміських перевезень. Потрібен особливий логістичний підхід при їх виконанні – залежно від цільової спрямованості цих поїздок: навчальні, робочі, культурно-побутові, святкові.

Окремим логістичним елементом в секторі таких перевезень стає складова соціального стандарту регіону, в якій передбачені жорстко регламентовані нормативи транспортного обслуговування населення з точки зору соціальної забезпеченості, рівня транспортної доступності, можливості участі декількох видів транспорту в логістичній ланцюга пасажирських перевезень.

Проведені дослідження по ефективності роботи пасажирського транспорту показуючи те, що дослідження стратегій управління через трансформацію перевізних процесів залежить від наявної в них кількості рухомого складу, а також забезпечення своєчасного і регулярного випуску його на лінію.

Зміна потужності підприємств автомобільного транспорту в цьому випадку при обмежених ресурсах (управлінських, фінансових, трудових) і можливості збільшення частки ринку з метою підвищення ефективності дає можливість знизити витрати на перевезення пасажирів, більш ефективно використовувати наявне виробниче обладнання і тим самим підвищити якість обслуговування пасажирів і конкурувати на ринку в порівнянні з іншими видами транспорту [2].

Трансформація управлінської логістичної ланки в логістичних об'єктах повинна передбачати, перш за все, трансформаційні зміни в управлінні технічного виробництва і бути спрямована на поліпшення режиму роботи системи по обслуговуванню пасажирів. Така трансформація є цілеспрямованою і безперервною та повинна здійснюватися за передовими технологіями за допомогою системних методів і впровадження нової техніки, що забезпечить виконання заданих (нормативних) техніко-економічних і соціальних параметрів, прийнятих на підприємстві [3].

Особливостями реальних ланок логістичної системи громадського транспорту є: економічний суверенітет; відмінності в цілях і характері функціонування; різноманіття форм власності транспортних підприємств; відмінності в потужності, ступеня концентрації та споживанні ресурсів; різна залежність результатів діяльності від зовнішніх факторів і суміжних ланок логістичної системи; відмінності в мобільності логістичного взаємодії [1].

Основними чинниками, що впливають на вибір пасажиром логістичного ланцюга пересування, є тривалість поїздки та її загальна вартість, тому кожний ланцюг повинен мати часову та вартісну характеристику. Однак найбільшу роль під час вибору маршруту пересування відіграє час невикористаного простору, особливо коли час очікування транспорту перевищує час поїздки. Слід відзначити, що в ранкові часи (під час проїзду до роботи, навчання та ін.) пасажир переважно вибирають ланцюг із мінімальним часом проїзду та середньою її вартістю, а ввечері (повертаючись додому) – із середнім часом та мінімальною вартістю.

Логістичне управління пасажирських перевезень передбачає вирішення наступних завдань: розробку загальної концепції побудови маршрутної мережі; вибір раціональних напрямків перевезень; відбір операторів і визначення їх обсягу робіт та оптимізацію розподілу об'єктів інфраструктури по території регіону.

При проектуванні і створенні логістичних систем пасажирських перевезень необхідно враховувати такі основоположні принципи [4]:

1. системності – комплексне розгляд елементів логістичної системи, починаючи від етапу формування попиту на перевезення і закінчуючи його задоволенням;

2. ефективності – розрахунок і обґрунтування оптимального рівня транспортного обслуговування, визначення шляхів його досягнення з урахуванням ефективного використання ресурсів;

3. відповідності – забезпечення відповідності провізних характеристик рухомого складу попиту на перевезення з урахуванням заданого рівня комфортності поїздки;

4. результативності – результати діяльності системи необхідно оцінювати виходячи зі збільшення доходів і скорочення дотацій;

5. єдності управління – організація транспортного та суміжного обслуговування пасажирів в рамках єдиної структури, здатної враховувати як інтереси пасажирів, так і автотранспортних підприємств;

6. інформативності – досягнення високого рівня інформаційного забезпечення процесів управління та організації перевезень з використанням сучасних інформаційно-комп'ютерних технологій.

При створенні і функціонуванні логістичних систем приміських пасажирських перевезень значна увага має приділятися маркетинговим дослідженням і прогнозуванню обсягів пасажиропотоків. Структура переміщень пасажирів відображає вплив безлічі чинників, від яких залежить попит на перевезення. Виділяють три групи факторів, що визначають транспортну рухливість населення [1]:

1. в групу входять фактори, що характеризують умови виконання перевезень: планування міста та приміської зони, розміщення житлових районів, місць культурного відпочинку, центрів торгівлі та промислових зон, розташування заміських дачних масивів; параметри вулично-дорожньої мережі, тимчасові характеристики поїздки;

2. група відображає попит на перевезення в залежності від соціальної і професійної структури населення;

3. група характеризує існуючу систему організації пасажирських перевезень, умови роботи різних операторів.

У більшості випадків наявні результати обстеження пасажиропотоків є застарілі та не відображають реальної ситуації. В якості перспективних завдань щодо оптимізації роботи пасажирського транспорту в приміському автобусному сполученні в рамках логістичних систем можна виділити наступні:

- обґрунтування структур управління перевезеннями, що впливають на формування транспортних систем і враховують інтереси населення в державному, виробничому і особистісному аспектах;

- забезпечення інтегрованого підходу до розвитку міст та їх приміських зон і їх транспортних систем;

- розробка методів підвищення рівня транспортного обслуговування населення;

- розробка принципів і методології забезпечення транспортної системи приміських зон рухомим складом і сучасними технологіями з урахуванням соціально-економічних і екологічних аспектів.

Досвід США та багатьох країн Західної Європи у формуванні регіональних макрологістичних систем громадського транспорту показує, що вони розвиваються в наступних напрямках [3]:

1) створення великих регіональних логістичних центрів (суб'єктів управління), які координують роботу різних видів громадського транспорту (об'єктів управління макрологістичної системи). При цьому необхідно забезпечувати рівно вигідні умови функціонування всіх ланок системи громадського транспорту різних форм власності;

2) формування інформаційно-керуючого каналу макрологістичної системи громадського транспорту, що забезпечує ефективний розподіл транспортних послуг на маршрутній мережі;

3) формування раціонального фінансового потоку названої системи в регіоні для обслуговування соціально значущих, але нерентабельних пасажирських маршрутів.

Якість синтезу регіональних логістичних систем громадського транспорту буде залежати від ефективності комплексного формування, управління і перетворення матеріального, сервісного, інформаційного і фінансового потоків усіма її ланками.

Для цього можна виділити наступні основні завдання, які повинні вирішуватися в логістичній системі громадського транспорту міст та їх приміських зон її ланками:

- координація роботи громадського транспорту на маршрутній мережі;
- визначення оптимальної кількості та дислокації транспортних підприємств в регіоні;
- перемикання пасажиропотоків з одного виду транспорту на інший;
- економічно-обґрунтоване закріплення пасажирських маршрутів за транспортним підприємством;
- формування оптимальної маршрутної мережі на всій території;
- створення сучасних автоматизованих зупиночних пунктів та визначення їх оптимальної кількості та розміщення;
- стратегічне планування, маркетинг в процесі надання пасажирських послуг транспортними підприємствами;
- раціональне встановлення і регулювання фінансових зв'язків між ланками макрологістичної системи;
- контроль, автоматизований облік і оптимальне керування процесами пільгового обслуговування пасажирів приміського транспорту;
- інформаційно-комп'ютерна підтримка процесів розподілу пасажиропотоків на маршрутній мережі міст та їх приміських зон.

Вирішення зазначених завдань дозволяє підвищити якість і надійність обслуговування пасажирів, зменшити логістичні витрати в сфері створення і реалізації транспортних послуг, оптимізувати для транспортних підприємств відповідно до потрібним обсягом пасажирських послуг рівень запасу матеріальних ресурсів, прискорити їх оборотність.

Література:

1. Mulley C., and Nelson J. D. Flexible transport services: A new market opportunity for public transport / Research in Transportation Economics No 25 – 2009, p. 39-45.
2. Nutley S. Indicators of transport and accessibility problems in rural Australia / Journal of Transport Geography No 11 – 2003, p. 55-71.
3. Potts F., Maxine A., Emmett C., Washington J. A Guide for Planning and Operating Flexible Public Transportation Services. Transit Cooperative Research Program, report – 2010, p. 140.
4. Scott, R. A. Demand responsive passenger transport in low-demand situations. NZ Transport Agency Research Report No 425 – 2010, p. 24.