

УДК 656.072

Д. О. Власенко,

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки і управління,
Кіровоградський інститут Сумського державного університету

ОРГАНІЗАЦІЙНІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ МОДЕЛІ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ (на прикладі м. Кіровоград Сумської області)

Анотація. В статті сформульовані концептуальні положення щодо вдосконалення процесу регулювання міського пасажирського транспорту за рахунок створення центру логістичного управління для оптимізації перевізного процесу та більшій якійсній взаємодії всіх учасників ринку транспортних послуг.

Ключові слова: ринок транспортних послуг, міський пасажирський транспорт, центр логістичного управління, рухомий склад, пасажир.

Annotation. In the article the conceptual process for improving regulation of urban passenger transport by creating a center of logistics management to optimize the transportation process and better interaction between all participants in the transport market.

Keywords: market of transport services, urban passenger transport, logistics center management, rolling stock, passenger.

Вступ. Для міського пасажирського транспорту (МіПТ) є характерною відмінність інтересів пасажирів та оператора, а найчастіше і оператора, і представника міської влади, що здійснює координацію його діяльності. Так, оператор прагне до максимізації доходів, у тому числі через організацію маршрутної мережі, що змушує пасажирів переміщатись з пересадками, при одночасному прагненні до мінімізації витрат. У цьому випадку може виникнути питання підтримки якості обслуговування пасажирів на певному рівні. На відміну від операторів, пасажир зацікавлений у безпересадочній комфортній поїздки за мінімальним тарифом. Регулюючий орган зацікавлений у забезпеченні стабільного транспортного процесу, рівної транспортної доступності для пасажирів при мінімальних витратах бюджету.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання концепції регулювання діяльності міського пасажирського транспорту знаходять відображення у працях сучасних економістів. Зокрема, різним аспектам даної проблеми приділено увагу в дослідженнях Антошвілі М.Е., Гнеденко Б.В., Миротіна Л.Б., Рижикова Ю.І. Спіріна І.В., Шабанова А.В. та інших [1-8]. Але питання особливостей організації процесу регулювання МіПТ на місцях та його вдосконалення з урахуванням мінливого зовнішнього середовища не висвітлюється у повному обсязі, а тому існує необхідність дослідження даної проблематики.

Постановка задачі. Актуальність обраної теми та недостатній рівень її наукового висвітлення визначили мету дослідження, що полягає у розробці заходів щодо вдосконалення процесу регулювання діяльності міського пасажирського транспорту, основними завданням яких є скорочення сукупних витрат учасників ринку транспортних послуг при одночасному збереженні параметрів якості обслуговування пасажирів.

Викладення основного матеріалу. Для досягнення завдань всіх учасників ринку транспортних послуг, формування оптимального транспортного процесу необхідний пошук компромісу всіма зацікавленими сторонами:

- 1) пасажиром;
- 2) оператором;
- 3) регулюючим органом,

причому найбільш повноваження в цьому має регулюючий орган, а ключовим елементом всього процесу виступає потреба пасажирів.

Коротка характеристика варіантів взаємодії операторів ринку транспортних послуг і органів місцевого самоврядування наведена в таблиці 1.

Таблиця 1. Моделі взаємодії перевізників і органів місцевого самоврядування [3].

Найменування моделі	Координація роботи МіПТ	Конкуренція на ринку транспортних послуг
1. Модальне обслуговування	немає	немає
2. Керівництво оператором	є	немає
3. Керівництво багатьма операторами	є	є
4. Припинення регулювання	немає	є

У першій моделі операторами на ринку транспортних послуг виступають підприємства загальнодержавної та комунальної форми власності. Робота різних видів транспорту не скоординована.

Друга модель відрізняється відсутністю конкуренції та наявністю координації роботи підприємств ззовні. При цій моделі застосовується погоджена тарифна політика, проводиться координація перевізників для розв'язання спільних завдань.

У третій моделі в якості операторів виступають також і приватні транспортні компанії. Спостерігається єдина тарифна політика та діє система тендерів, здійснюється управління якістю послуг, що надаються.

У четвертій моделі втручання влади в процес організації транспортного обслуговування обмежується лише стандартами безпеки.

На думку автора найбільш перспективною та ефективною є третя модель, при якій відбувається координація роботи транспортних підприємств усіх форм власності як єдиного комплексу. Для досягнення основних цілей і завдань, визначених у даному дослідженні, пропонується застосування основних принципів стратегічного логістичного управління, які зводяться до здійснення раціонального, рентабельного та ефективного управління перевізним процесом і управління супутньою інформацією з метою максимального зближення інтересів суспільства, транспортних підприємств (операторів ринку транспортних послуг) і міської влади. Центральною ланкою, як було відзначено раніше, є потреби пасажирів, навколо яких і формується стратегія

логістичного управління перевізним процесом. Потреби пасажирів також визначають цілі транспортного обслуговування та стандарти для підприємств міського пасажирського транспорту. Реалізація основних принципів стратегічного логістичного управління міським пасажирським транспортом має два ключові аспекти:

- необхідна центральна структура, що координує всю систему МПТ як єдине ціле;
- необхідний механізм оцінки ефективності взаємодії різних видів МПТ.

У якості центральної координуючої структури МПТ пропонується створення центру логістичного управління (ЦЛУ), сформованого на рівні місцевого самоврядування. В зв'язку з цим місцева адміністрація здійснює прямий вплив на вищевказану запропоновану структуру.

Застосування логістичних методів при організації транспортного обслуговування в межах міста дозволяє підвищити ефективність перевізним процесу, а при проектуванні та реалізації містоутворюючих робіт дозволить значно скоротити витрати у майбутньому. Це досягається розташуванням на території міста місць прикладання праці (заводи, фабрики, підприємства), відпочинку, дозвілля та розваг та інше.

Перспективне планування потрібних величин пропускної здатності вулично-дорожньої мережі, розгалуженість маршрутної мережі, розташування зупиночних пунктів відіграє істотне значення для систем транспортного обслуговування пасажирів.

Більш наочно запропонована організаційна структура управління та регулювання МПТ у м. Конотоп відображена на рисунку 1.



Рисунок 1. Запропонована організаційна структура МПТ у м. Конотоп

Правова основа функціонування ЦЛУ МПТ визначається нормативною документацією місцевого рівня, у якій вказуються повноваження ЦЛУ, функціональні обов'язки та права в сфері регулювання МПТ, структурна ієрархія в системі управління міського транспорту, джерела фінансування, цілі та завдання створення центру.

Ключовими напрямками в діяльності ЦЛУ є:

- вивчення попиту на транспортні послуги;
- задоволення потреб населення в перевезеннях;
- організація транспортного процесу з урахуванням інтересів усіх учасників ринку транспортних послуг;
- визначення та обґрунтування перспектив розвитку МПТ;
- розвиток міської інфраструктури.

Основною метою ЦЛУ є мінімізація сукупних витрат (пасажирів, оператора ринку транспортних послуг і міської влади), забезпечення зростання якості обслуговування пасажирів (розвиток маршрутної мережі, забезпечення рівної транспортної доступності, скорочення інтервалів руху маршрутного транспорту, підвищення середньої експлуатаційної швидкості транспортних засобів та інше), забезпечення безпеки та надійності роботи елементів транспортної системи.

Центр логістичного управління пасажирськими перевезеннями є відносно самостійною структурою, яка взаємодіє з іншими учасниками ринку транспортних послуг. Взаємодія ЦЛУ з елементами зовнішнього середовища більш наочно зображена на рисунку 2.



Рисунок 2. Взаємодія центру логістичного управління із зовнішнім середовищем на ринку транспортних послуг.

Основними завданнями ЦЛУ МПТ є:

- організація обстеження пасажиропотоків (по годинам доби, дням тижня, місяцям, порі року);
- проектування та розробка рекомендацій з розвитку вулично-дорожньої мережі міста (будівництво доріг, встановлення знаків дорожнього руху, регулювання пропускної здатності вузлів вулично-дорожньої мережі та інше);
- складання перспективних планів розвитку міського пасажирського транспорту;
- здійснення контролю над роботою операторів на міських маршрутах;
- створення рівних умов з конкуренції, взаємодії, розвитку всіх видів транспорту;
- складання єдиного розкладу руху всіх видів транспорту з урахуванням коливань попиту населення на транспортну послугу;
- формування та корегування маршрутної мережі міста, розробка пропозицій щодо її розвитку;
- проведення оцінки якості послуг, що надаються кожним оператором окремо та усією системою МПТ в цілому;
- проведення оцінки ефективності роботи всіх видів транспорту;
- формування тарифної політики міського пасажирського транспорту.

Ефективність роботи транспортної системи характеризується рядом факторів, що поєднують інтереси операторів і пасажирів. Основними є фактори, що визначають рівень якості функціонування міської транспортної інфраструктури, експлуатаційні характеристики (швидкість, випуск рухомого складу на лінію, інтервал і частота руху та інші), тип рухомого складу (за місткістю, комфортністю, безпекою).

В умовах невизначеності та мінливості зовнішнього середовища необхідно постійно корегувати стандарти якості транспортного обслуговування. Це необхідно також для збереження існуючого пасажиропотоку та залучення потенційних клієнтів.

Для проведення комплексної оцінки ефективності системи регулювання МПТ необхідно виділити критерії оцінки, привести їх до єдиного виміру та періодично відслідковувати динаміку їх зміни. З метою систематизації показників оцінки ефективності роботи системи МПТ їх доцільно об'єднати в ряд груп – показників цільових оцінок:

1. Фінансово-економічні показники:
 - 1.1. Доходи на душу населення (їх порівняння з прожитковим мінімумом).
 - 1.2. Питома вага пільгових пасажирів у структурі пасажиропотоку та їх співвідношення із повноплатними пасажирями.
 - 1.3. Фактично встановлені тарифи за послуги транспортних підприємств.
 - 1.4. Економічно обґрунтовані тарифи за послуги транспортних підприємств.
 - 1.5. Розмір передбачених відповідними бюджетами сум на компенсацію різниці в тарифах (доходів, що недоотримуються від перевезення пільгових пасажирів).
 - 1.6. Розмір фактично виділених компенсацій транспортним підприємствам і їх співвідношення з економічно обґрунтованими.
 - 1.7. Рівень доходів від реалізації квиткової продукції підприємств МПТ у структурі сукупних доходів (частка «власних» доходів).
 - 1.8. Розмір капітальних вкладень міського, обласного та загальнодержавного бюджету на розвиток системи МПТ.
 - 1.9. Розмір витрат міського бюджету на утримання МПТ.
 - 1.10. Співвідношення темпів зростання міського бюджету та темпів зростання витрат на МПТ.
 - 1.11. Рівень обґрунтованості бюджетних витрат на МПТ.
 - 1.12. Бюджетна ефективність підтримки міського пасажирського транспорту.
 - 1.13. Собівартість перевезення одного пасажирів. Доходи від перевезення одного пасажирів. Рентабельність перевезення одного пасажирів.
 - 1.14. Розмір податкових і інших надходжень у бюджеті та позабюджетні фонди і їх співвідношення з виділеними субсидіями на підтримку МПТ.
2. Техніко-експлуатаційні показники:
 - 2.1. Планування міста, розташування центрів концентрації населення (фабрики, заводи, парки, ринки, зони відпочинку).
 - 2.2. Маршрутна схема міста та схема вулично-дорожньої мережі.
 - 2.3. Щільність маршрутної мережі.
 - 2.4. Витрати пасажирів на пересування, очікування транспортного засобу та проходження до місць посадки в МПТ.
 - 2.5. Частота та інтервал руху маршрутних транспортних засобів.
 - 2.6. Вікова структура парку рухомого складу МПТ.
 - 2.7. Кількість видів транспорту, операторів на ринку транспортних послуг, кількість рухомого складу, що випускаються на лінію в одиницю часу.
 - 2.8. Кількість транспортних підприємств, що прийняли участь у конкурсі та кількість підприємств, що одержали право за результатами конкурсу виступати як оператор на ринку транспортних послуг.
 - 2.9. Коефіцієнт використання рухомого складу. Коефіцієнт технічної готовності рухомого складу.
 - 2.10. Середньоексплуатаційна швидкість руху транспортних засобів на маршрутах.
 - 2.11. Коефіцієнт використання місткості рухомого складу.
 - 2.12. Динаміка зміни вибуття рухомого складу з лінії внаслідок технічної несправності.
3. Показники безпеки:
 - 3.1. Стан дорожньо-транспортної дисципліни в динаміці.

3.2. Рівень безпеки поїздок.

3.3. Частка викидів МПТ у загальному обсязі токсичних викидів у місті.

3.4. Динаміка зміни обсягів викидів токсичних речовин пасажирським транспортом.

3.5. Динаміка аварійності (дорожньо-транспортних пригод, випадків загоряння та інших надзвичайних ситуацій).

4. Показники якості обслуговування:

4.1. Зручність і комфортабельність поїздки.

4.2. Наявність супутнього сервісу при обслуговуванні.

4.3. Культура обслуговування.

4.4. Регулярність руху.

Перерахована вище система груп критеріїв не є вичерпною, але дозволяє досить деталізовано оцінити діяльність МПТ з різних боків.

Регулюючий вплив центру логістичного управління повинен бути спрямований на створення рівних умов для функціонування всіх операторів.

Одним із пріоритетних напрямків діяльності центру логістичного управління є координація якості обслуговування пасажирів, яка здійснюється з урахуванням обсягів пасажиропотоків, напрямків їх слідування за годинами доби, дням тижня, місяцям, порі року. Регулярне проведення комплексних обстежень пасажиропотоків дозволить сформувати матрицю потреби в рухомому складі (у тому числі за типами транспортних засобів) по напрямках слідування в одиницю часу.

Висновки. Концепція раціоналізації маршрутної мережі та ефективної побудови процесу перевезення пасажирів передбачає розподіл рухомого складу підприємств усіх форм власності, присутніх на ринку транспортних послуг, з урахуванням рівної доступності транспорту громадського користування для пасажирів, ефективного використання рухомого складу та підвищення якості обслуговування пасажирів. Центр логістичного управління буде виступати замовником на транспортне обслуговування, звертаючи увагу при цьому на питання дорожньої безпеки, екологічної безпеки, що також стає все більш актуальним.

Список використаних джерел

1. Антошвили М.Е., Либман С.Ю., Спиринов И.В. Оптимизация городских автобусных перевозок / М.Е. Антошвили // М.: Транспорт, 1985. – с. 102
2. Гнеденко Б.В., Коваленко И.Н. Введение в теорию массового обслуживания / Б.В. Гнеденко // М.: УРСС, 2005. – с.400
3. Миротин Л.Б. Логистика: общественный пассажирский транспорт / Л.Б. Миротин // М.: Издательство «Экзамен», 2003. – с. 224
4. Рыжиков Ю.И. Имитационное моделирование. Теория и технологии / Ю.И. Рыжиков // СПб.: КОРОНА принт; М.: Альтекс-А, 2004. – с.384
5. Спиринов И.В. Перевозки пассажиров городским транспортом: справочное пособие / И.В. Спиринов // М.: ИКЦ «Академкнига», 2004. – с.413
6. Шабанов А.В. Региональные логистические системы общественного транспорта: методология формирования и механизмы управления / А.В. Шабанов // Ростов-на-Дону: Изд-во СКНЦ ВШ, 2001. – с.206
7. Machledt-Michael S. Fahrtenkettenmodell für den städtischen und regionalen Wirtschaftsverkehr / S. Machledt-Michael // Dissertation, Braunschweig, 2000. –s.132
8. De la Barra T. Integrated Land Use and Transport Modeling / T. Barra De la // Cambridge, UK. Cambridge university Press, 1989. – p.179

Стаття надійшла до редакції 15.02.2012 р.



ТОВ "ДКС Центр"