



**Леонид Миротин,**  
д.т.н., профессор МАДИ,  
заслуженный деятель науки РФ,  
председатель Межрегионального  
координационного совета  
по логистике, президент  
Национального совета  
по целям поставок, лауреат  
государственной премии  
в области транспортной логистики



**Евгений Лебедев,**  
д.т.н., профессор  
Кубанского государственного  
технологического университета



**Алексей Князев,**  
директор муниципального  
унитарного предприятия  
«Краснодарское трамвайно-  
троллейбусное управление»



**Елена Чеховская,**  
студента Кубанского  
государственного  
технологического университета

# ЛОГИСТИКА ОРГАНИЗАЦИИ ГОРОДСКИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

**Аннотация.** Авторы показывают значение городских пассажирских перевозок и особенности их организации и выполнения на основе использования логистических концепций и методов. Обосновывают необходимость пересмотра существующих форм организации этой работы. Приводят практические результаты использования логистических подходов в решении проблем пассажирской логистики.

**Ключевые слова.** Транспортная система, пассажирские перевозки, мобильность, поездка, потребитель, убыточность, затраты, бизнес-структура, логистика.

**ANNOTATION.** The authors show the importance of the urban passenger transport and the characteristics of their organization and performance through the use of logistics concepts and methods. Justifies the need to review the existing forms of organization of this work. The practical results of using the logistic approaches to solving problems, passenger logistics.

**KEY WORDS.** Transport system, passenger transportation, mobility, the trip, the consumer, the loss-making, costs, business structure and logistics.

**П**еревозка пассажиров занимает особое место в социально-экономической и культурной жизни общества регионов и городов. Уровень ее организации оказывает влияние практически на все сферы жизнедеятельности, эффективность использования трудовых и природных ресурсов определенного транспортного пространства: региона или города. Поэтому разграничение выполняемых транспортной системой экономических и социальных функций при пассажирских перевозках достаточно условно. При этом основная государственная задача для пассажирского транспорта является неизменной и сводится к удовлетворению спроса населения на обеспечение

его транспортной доступности, подвижности и мобильности в интересах социально-культурной и экономической бизнес-активности, направленных на повышение уровня благосостояния общества в целом.

Сложившаяся ранее и во многом сохранившаяся до настоящего времени система управления работой пассажирского транспорта города вошла в противоречие с изменившимися условиями хозяйственной деятельности и целями общественного развития, а коммерциализация отдельных ее процессов исчерпала свой потенциал. Это вызывает необходимость формирования новых систем управления и управленческих решений при организации ра-

боты пассажирского транспорта общего пользования (ПТОП) с целью обеспечения способности его гибкого реагирования на изменяющиеся условия окружающей среды и приоритеты потребителей. В настоящее время отдельные перевозчики пассажиров не обладают необходимой инфраструктурой и системой управления технологическими процессами работы транспортных средств. Это не позволяет им обеспечивать требуемую мобильность населению, что вынуждает его использовать индивидуальные автомобили и увеличивает плотность транспортных потоков улично-дорожной сети, создавая дополнительные трудности работы ПТОП. В то же время сокращение

времени нахождения пассажиров в пути следования от двери до двери (с учетом пересадок), исключение транспортной усталости, создание условий для уверенности пассажиров в совершении поездки в нужное время по выбранному маршруту, удобному расписанию с приемлемой стоимостью проезда является основой производственной клиентоориентированности транспорта, которая может быть достигнута только за счет применения логистических подходов [1].

Логистические концепции на транспорте до недавнего времени использовались лишь при организации работы грузовых перевозчиков. Логистические подходы при организации пассажирских перевозок в России стали применять сравнительно недавно. Хотя основными целями использования логистики в системе городских пассажирских перевозок являются обеспечение гарантированности и бесперсерадочности поездки, повышение эффективности управления информационными потоками, снижение уровня загрязнения окружающей среды и минимизация финансовых затрат пассажиров на проезд. Проводимая политика патернализма в системе пассажирских перевозок продолжает стабильно сохранять убыточность перевозок граждан [2]. Необходима реструктуризация существующих форм организации работы ПТОП в связи с наличием высокого уровня информации и компьютеризации общества, высокотехнологичных сотовых средств связи и тенденций приближения услуг к конечному потребителю. Усилия по улучшению работы ПТОП могут быть успешными только при наличии современных организационно-технологических толкований ключевых понятий, связанных с процессами пассажирских перевозок и использования новых принципов построения транспортной и маршрутной системы города для повышения их гибкости, адаптивности и устойчивости [3, 4].

Транспортные проблемы крупных городов с традиционно сложившейся транспортной инфраструктурой усложняются тем, что застройка жилых массивов ведется на значительном расстоянии от промышленных центров, мест социально-экономической и культурной активности насе-

## « Новый уровень требований пассажиров ориентирует систему городских перевозок к организации мультимодальных перевозок по единому проездному документу и под ответственностью одного перевозчика.

ления. Это увеличивает потребности в перевозках и повышает требования пассажиров к качеству их выполнения. Обязанности по организации транспортного обслуживания населения и обеспечение пропускной способности улично-дорожной сети (УДС) города существующим законодательством возложены на органы местного самоуправления. Поэтому разработка логистических путей и методов, обеспечивающих устойчивость функционирования системы городского пассажирского транспорта, является актуальным направлением решения общероссийской народно-хозяйственной проблемы [5]. Необходимо учитывать и тот факт, что логистами в организации поездок выступают сами пассажиры, сопоставляя три основных фактора: цену, время (продолжительность) и качество поездки. Новый уровень требований пассажиров ориентирует систему городских перевозок к организации мультимодальных перевозок по единому проездному документу и под ответственностью одного перевозчика.

Логистические подходы в организации работы городского транспорта склоняют пассажиров адекватно оценивать удовлетворенность своих потребностей в максимально комфортных условиях и оплачивать их. Наличие множества перевозчиков пассажиров в системе ПТОП города, их хозяйственная самостоятельность усложняют управление городскими перевозками и вызывают необходимость организации единого координирующего звена системы, обеспечивающей рациональную продолжительность нахождения пассажиров в пути следования с минимальными издержками.

Практические мероприятия, проведенные в течение прошедшего года, связанные с реинжинирингом существующей традиционно сложившейся системы организации работы МУП «Краснодарское трамвайно-

троллейбусное управление» (КТТУ) с использованием логистических подходов, привели к положительным результатам работы предприятия в системе городских перевозок пассажиров.

В состав данного предприятия входят два трамвайных и два троллейбусных депо, а также все службы инфраструктуры обеспечения работы транспортных средств: энергохозяйство, служба пути, служба движения. Протяженность трамвайных путей и троллейбусных контактных линий (в однопутном исчислении) составляет соответственно 124 и 165,4 км. Численность парка подвижного состава превышает 500 единиц, из них около 50% составляют трамваи, 35% троллейбусы, а за последние годы в составе данного предприятия на магистральных направлениях маршрутной сети города работают автобусы городского типа, причем численность их на данном предприятии постоянно увеличивается [6].

Концептуальной основой при проведении мероприятий реинжиниринга стало рассмотрение МУП «КТТУ» как социально ориентированной бизнес-структуры и базового предприятия в системе городских пассажирских перевозок краевого центра. Это позволило МУП «КТТУ»:

- 1) усовершенствовать организационные и информационно-учетные технологические процессы, связанные с обеспечением полноты и сохранности кассовых сборов за предоставляемые услуги, что позволило увеличить их размер более чем на 12%;
- 2) создать единую систему закупок по предприятию и сократить целевые расходы;
- 3) резко сократить оборот наличных денежных расчетов на предприятии;
- 4) увеличить размер оплаты труда работающих (водителей, кондукторов, электрослесарей) на 7%

- при сохранении прежнего размера тарифа за проезд;
- 5) повысить привлекательность городского электротранспорта (особенно трамваев) и усилить его доминирующее значение в городских пассажирских перевозках; пассажирами электротранспорта стали многие жители города, ранее использующие для поездок свой личный транспорт;
  - 6) создать условия, вызывающие у работающих уверенность в своей перспективе трудовой деятельности на данном предприятии и осознанность значимости их личного вклада в общие результаты предприятия по обеспечению жизнедеятельности города;
  - 7) обеспечить безубыточность производственной деятельности предприятия и создать предпосылки для процессно-ориентированной среды работы единой командой;
  - 8) изменить общественное мнение структур внешней среды и жите-

лей города о работе МУП «КТТУ» и его перспективном значении при развитии ПТОП, совершенствовании городских пассажирских перевозок и снижении плотности транспортных потоков города.

**В**ышеизложенное свидетельствует о том, что проблемы пассажирской логистики на территории транспортного пространства муниципального образования (на примере МО г. Краснодар) являются актуальными. Решить их можно на основе применения новых методов, основанных на использовании логистического инструментария и системного подхода.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Вакуленко С. П., Копылова Е. В. Логистика пассажирских перевозок: особенности и основные понятия // Мир транспорта. – 2015. – №3. – С. 32–38.
2. Миротин Л. Б. и др. Логистика: общественный пассажирский транспорт: учебник для студентов экономических вузов. – М.: Экзамен, 2003. – 224 с.
3. Миротин Л. Б., Лебедев Е. А. Логистика в автомобильном транспорте: практикум. – Ростов н/Д.: Феникс, 2015. – 237 с.
4. Миротин Л. Б., Лебедев Е. А. Транспортно-логистическая услуга и толкование основных процессов транспортного производства // Интегральная логистика. – 2014. – №1. – С. 28–35.
5. Лебедев Е. А., Мяло Д. С., Зверьяк М. А., Яменсков А. И. Повышение эффективности автотранспортного обслуживания логистики МО г. Новороссийск // Научные труды КубГТУ. – 2016. – №3.
6. Официальный сайт муниципального унитарного предприятия «Краснодарское трамвайно-троллейбусное управление». Электронный ресурс: <http://www.kttu.ru>.



В СЕРДЦЕ КОМПЛЕКСНОЙ СИСТЕМЫ PICK & PACK

## INTELIS PTS

- 1 ГИПЕРКОМПАКТНОЕ РЕШЕНИЕ В ВЫСОТУ И ШИРИНУ:**
  - + номенклатуры хранения в сравнении со стандартом на рынке
- 2 ГИБКОСТЬ ХРАНЕНИЯ:**
  - Свободный выбор тары: коробка + контейнеры + поддоны
- 3 РЕШЕНИЕ С РАЗЛИЧНОЙ ГЛУБИНОЙ:**
  - Возможно мульти тарное размещение, моно или мульти форматное; от 2 до 6 смешанных тар в глубину
- 4 ВЫСОКАЯ РЕАКТИВНОСТЬ:** повышенная производительность
  - +850 входов и +850 выходов в час с одной аллеи
- 5 МАСШТАБИРУЕМОСТЬ / МОДУЛЬНОСТЬ:**
  - Увеличение системы в длину = + ЕМКОСТЬ и/или в высоту = + ПОТОКИ
  - Увеличение количества аллей, количества мест
- 6 ЭРГОНОМИКА МЕСТ ОТБОРКИ ТОВАР-К-ЧЕЛОВЕКУ:**
  - Решение 1 к 1
  - Конфигурация под 90° или 180°
  - 0 ошибок / 0 усталости (без мыслительной нагрузки)
  - Удобный отбор благодаря наклону коробов и контейнеров

**ПОДХОДИТ  
ДЛЯ ЛЮБОГО  
БИЗНЕСА**

- **МЕЛКОШТУЧНАЯ ЛОГИСТИКА:** 3PL, специализированная дистрибуция
- **МУЛЬТИКАНАЛЬНАЯ ЛОГИСТИКА:** ритейл, e-коммерция
- **ПРОМЫШЛЕННАЯ ЛОГИСТИКА:** сельское хозяйство, здравоохранение, снабжение промышленности



[www.savoye.com](http://www.savoye.com)