

На правах рукописи

Попова Елена Евгеньевна

**РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ
СИСТЕМ НА ПАССАЖИРСКОМ ТРАНСПОРТЕ**

Специальность 08.00.05 – «Экономика и управление народным
хозяйством (логистика)»

Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата
экономических наук

Иркутск – 2015

Работа выполнена на кафедре «Экономика и управление бизнесом» в ФГБОУ ВПО «Байкальский государственный университет экономики и права»

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Экономика и управление бизнесом» ФГБОУ ВПО «Байкальский государственный университет экономики и права» (г. Иркутск)
Кородюк Игорь Степанович

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры «Экономика, организация и управление производством» ФГБОУ ВПО «Восточно-Сибирский государственный университет технологий и управления» (г. Улан-Удэ)

Булатова Надежда Николаевна

кандидат экономических наук, доцент, декан факультета «Менеджмент, логистика и таможенное дело» ФГБОУ ВПО «Иркутский государственный университет путей сообщения» (г. Иркутск)

Фрейдман Оксана Анатольевна

Ведущая организация: ФГБОУ ВПО «Уральский государственный экономический университет» (г. Екатеринбург)

Защита диссертации состоится 19 мая 2015 года в 10-00 на заседании диссертационного совета Д 212.070.03 при ФГБОУ ВПО «Байкальский государственный университет экономики и права» по адресу: 664003, г. Иркутск, ул. Карла Маркса, д.24, корпус 9, зал заседаний Ученого совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте ФГБОУ ВПО «Байкальский государственный университет экономики и права» по адресу 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, д.11, корпус 2, ауд.101 «Байкальский государственный университет экономики и права» (<http://www.isea.ru>).

Объявление о защите и автореферат диссертации размещены 18 марта 2015 г. на сайте ВАК Минобрнауки РФ (<http://vak.ed.gov.ru>) и на официальном сайте ФГБОУ ВПО «Байкальский государственный университет экономики и права» (<http://www.isea.ru>) 18 марта 2015 г.

Отзывы на автореферат направлять по адресу: 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, БГУЭП, учёному секретарю диссертационного совета Д 212.070.03. Автореферат разослан 19 марта 2015 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета

Новикова Н.Г.

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Основное предназначение пассажирского транспорта заключается в транспортном обслуживании населения, перевозке пассажиров в пункты назначения с наименьшими затратами и максимальным комфортом.

Сфера пассажирского транспорта имеет социально-значимый характер и является ключевым элементом реформирования транспортно-логистических систем на региональном и федеральном уровне. Современное состояние региональных транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте (РТЛС ПТ) имеет недостатки, в первую очередь – отсутствие единой системы функционирования всех видов пассажирского транспорта, что в целом неблагоприятно сказывается на качестве обслуживания пассажиров, а также является причиной отставания в развитии российской транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте от транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте других стран. Эффективность функционирования региональных транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте в дальнейшем во многом будет зависеть от централизации управления, путем создания региональных транспортно-логистических центров.

В настоящее время на различных уровнях государственной власти разрабатываются концепции и законопроекты, включающие в себя идею объединения всех видов пассажирского транспорта. Примером может служить принятый проект федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», который направлен на создание единого билета на все виды пассажирского транспорта, а также объединение перевозчиков при организации смешанных перевозок. Новая транспортная стратегия России, разработанная Министерством Транспорта РФ, также определяет структурные преобразования в сфере пассажирского транспорта, и основана на организации конкуренции негосударственных транспортных предприятий. Логичным развитием принимаемых законопроектов является организация функционирования транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте, основанная на логистических принципах и централизованном управлении.

Актуальность исследования данной темы возрастает, если учесть, что сфера пассажирских перевозок, при должном уровне развития, может стать мощным эффективным инструментом повышения уровня социально-экономического развития региона и качества жизни населения региона.

Степень научной разработанности проблемы. Применительно к теме исследования изучены труды многих российских ученых, в частности разработки Б.А. Аникина, В.И. Бережного, Е.В. Бережной, В.В. Дыбской, В.С. Колодина, В.С. Лукинського, Л.Б. Миротина, С.М. Резер, Е.Е. Савченко, В.И. Сергеева, В.В. Щербакова, и других.

Анализ научных трудов в области теории и методологии логистики показал, что, несмотря на несомненные достижения отечественных и зарубежных

ученых в данной области знаний недостаточно полно разработаны вопросы, связанные с исследованием развития и функционирования региональных транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте. В связи с этим требуются дальнейшие исследования, направленные на развитие теоретических и методических вопросов связанных с развитием и функционированием региональных транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте.

Объектом диссертационного исследования выступает региональная транспортно-логистическая система на пассажирском транспорте.

Предметом диссертационного исследования являются процессы функционирования региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте, организационно-экономические, административные взаимосвязи и отношения участников системы.

Рабочая гипотеза исследования. Сложность региональных транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте, повышение требований пассажиров к качеству оказываемых услуг при перевозке приводит к необходимости формирования региональных транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте.

Цель диссертационного исследования состоит в развитии теоретических и методических положений по формированию и развитию региональных транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте за счет объединения всех видов пассажирского транспорта в регионе.

Цель диссертационного исследования обусловила необходимость решения следующих **задач**:

- уточнить понятие региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте;

- уточнить определение транспортно-логистической услуги на пассажирском транспорте;

- обосновать необходимость трансформации действующей системы пассажирского транспорта;

- предложить механизм функционирования и дальнейшего развития региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте на основании анализа и оценки существующего механизма организации РТЛС ПТ с использованием логистики;

- представить стратегические решения в области развития и функционирования транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте с учетом зарубежного и отечественного опыта;

- выполнить апробацию научных разработок и практических рекомендаций на примере организации региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте в Иркутской области.

Соответствие диссертации паспорту научной специальности. Отраженные в диссертации научные положения соответствуют области исследования по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (по отраслям и сферам деятельности, в т.ч. логистика) п.4.2. Принципы

проектирования и функционирования логистических систем на микро-, мезо- и макроуровнях; определение цели и критериев оценки систем; п. 4.6. Логистика в сфере услуг; п. 4.16. Теоретические основы формирования логистических центров (ЛЦ). Исследование моделей государственно-частного партнерства при создании ЛЦ.

Теоретическую и методологическую основу исследования составляют научные труды отечественных и зарубежных ученых по логистике, логистике пассажирских перевозок, транспорту, моделированию транспортных процессов. При решении поставленных автором задач применялись общенаучные методы познания: анализ, синтез, сравнение, дедукция, индукция, обобщение, включая приемы аналогии и моделирования на основе сопоставления и сравнения теоретических и практических материалов, позволившие получить достоверные выводы в диссертационном исследовании.

Информационной базой исследования послужили научные труды российских ученых, монографии, результаты научных исследований, диссертации в области логистики и пассажирских перевозок, данные статистики, отраслевые данные по исследованию пассажиропотоков в Иркутской области, законодательные акты Правительства РФ, относящихся к особенностям функционирования пассажирских перевозок, нормативно-руководящие документы пассажирских предприятий, данные периодической печати, материалы научных конференций, информация, представленная в глобальной сети Интернет.

Основные полученные результаты и их научная новизна заключается в следующем:

1. Уточнено понятие региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте для целей диссертационного исследования, а именно, определены основные составляющие понятий транспортно-логистической системы, региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте. При изучении существующих понятий транспортно-логистических систем были изучены работы исследователей, раскрывающие общее теоретическое содержание логистики, таких как Гаджинский А.М., Голиков Е.А., Гончаров П.П., Родионов А.Н., Уваров С.А., Федоров Л.С. и др., а также авторов, работы которых посвящены проблемам транспортной логистики и основам организации транспортно-логистических систем, таких как Миротин Л.Б., Сергеев В.И., Смехов А.А., Резер С.М. и другие.

При разработке понятия были уточнены основные свойства, присущие транспортно-логистическим системам на пассажирском транспорте (п.4.2. Принципы проектирования и функционирования логистических систем на микро-, мезо- и макроуровнях; определение цели и критериев оценки систем) (с. 8-28; с. 43-50).

2. Уточнено определение транспортно-логистической услуги на пассажирском транспорте, путем анализа теоретических положений по определению и оценке качества услуг в сфере пассажирских перевозок, а также логистиче-

ских услуг, предложенных авторами Гамкрелидзе Л.И., Копыловой Е.В., Куликовой Е.Б., Стерлиговым К.Б.

При разработке определения была представлена классификация транспортно-логистического обслуживания на пассажирском транспорте, основанная на том, что обслуживание пассажира должно начинаться не с момента его посадки в транспортное средство, или прибытия на станцию отправления и даже не с момента приобретения билета, а с момента возникновения желания совершить поездку (п. 4.6. Логистика в сфере услуг) (с. 8-15; с. 29 – 36).

3. Предложен механизм функционирования и развития региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте на основании анализа и оценки существующего механизма организации региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте. Основу функционирования составляют: принцип централизации функций управления и координаций деятельности между независимыми субъектами управления.

Предложенный подход к управлению пассажирскими перевозками, заключается в разработке оптимальных логистических цепей, оптимизации использования ресурсов пассажирских транспортных предприятий, сроков транспортировки пассажиров путем создания единой системы транспортно-логистических цепей обслуживания пассажиров всеми видами транспорта. Данный подход включает в себя расчет и оценку транспортных расходов, а также согласование всего процесса перевозки от начальной до конечной точки. Разработан общий алгоритм функционирования транспортно-логистической системы на различных уровнях системы (п.4.2. Принципы проектирования и функционирования логистических систем на микро-, мезо- и макроуровнях; определение цели и критериев оценки систем) (с. 36 – 40; с. 50 -79; с. 95-110).

4. Представлены рекомендации по организации конкурентной среды для поставщиков транспортно-логистических услуг с использованием информационной подсистемы региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте. При разработке рекомендаций, были изучены работы российских ученых в области маркетинговой логистики, такие как Ивакина Е.К., Платонова В.С., Стаханова В.Н., Чернышева М.А.

На основе результатов исследования определено, что для повышения эффективности работы транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте, необходимо, чтобы все участники транспортно-логистической системы сохраняли свою независимость, а цель системы состоит в том, чтобы максимизировать пользу от перевозок, как для транспортных компаний, так и для пассажиров. Реализация мероприятий по созданию конкурентной среды обеспечивается в информационной подсистеме РТЛС ПТ, путем оценки предложений транспортных компаний на соответствие представленным критериям сравнения поставщиков транспортно-логистических услуг (п. 4.2. Принципы проектирования и функционирования логистических систем на микро-, мезо- и макроуровнях; определение цели и критериев оценки систем) (с. 67-77; с. 100-107).

5. Предложен механизм взаимодействия РТЛС ПТ разных регионов, включающий обмен логистическими потоками и механизм взаиморасчетов в РТЛС ПТ.

При разработке данного механизма была построена схема, отражающая фактическое взаимодействие участников пассажирских перевозок на различных видах транспорта, органы власти, а также потребителей транспортных услуг.

Представленный механизм взаимодействия включает финансовое, информационное, сервисное взаимодействие при осуществлении межрегиональных перевозок.

Основными системообразующими элементами предлагаемой к формированию региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте в соответствии с ее организационно-функциональной структурой, являются региональные и территориальные транспортно-логистические центры на пассажирском транспорте, размещаемые в узлах транспортной сети региона (п. 4.2. Принципы проектирования и функционирования логистических систем на микро-, мезо- и макроуровнях; определение цели и критериев оценки систем) (с. 63 – 67, с. 87 – 99).

6. Разработаны практические рекомендации по формированию и развитию региональных транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте. Региональная транспортно-логистическая система на пассажирском транспорте обеспечивает функционирование логистических потоков внутри системы, которые включают в себя разнонаправленные пассажиропотоки, сопровождаемые сервисными потоками (потоки услуг), информационными и финансовыми. В работе выделены четыре основные подсистемы: информационная подсистема, подсистема организации пассажирских перевозок, правовая подсистема, финансовая подсистема. В качестве органа управления, координирующего всех участников системы представлен транспортно-логистический центр на пассажирском транспорте, который является информационно-аналитическим центром и выполняет функции по обеспечению деятельности региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте (п. 4.16. Теоретические основы формирования логистических центров (ЛЦ). Исследование моделей государственно-частного партнерства при создании ЛЦ) (с. 95- 109, прил. 1-5).

Результатом научного исследования является апробация научных разработок и практических рекомендаций по формированию региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте и созданию регионального транспортно-логистического центра.

Теоретическая и практическая значимость диссертационного исследования. В диссертации определена сущность региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте и предложены рекомендации по дальнейшему ее развитию. Предложенные в работе методические подходы и алгоритмы способствуют разработке и принятию обоснованных решений при формировании РТЛС ПТ. Использование предложенных в диссертаци-

онной работе методов и механизмов развития РТЛС ПТ позволяет повысить качество обслуживания пассажиров и способствовать формированию межрегиональных и международных интегрированных транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте.

Апробация и реализация результатов исследования. Основные положения диссертационного исследования докладывались и обсуждались на следующих конференциях:

1. Всероссийская научно-практическая конференция «Механизмы рыночного функционирования региональной инфраструктуры», – Иркутск: БГУЭП, 2009 г.

2. Всероссийской научно-практической конференции «Стратегические направления устойчивого развития Байкальского региона», – Иркутск: БГУЭП, 2010 г.

3. Региональной научно-практической конференции «Социально-экономическое развитие пассажирского автомобильного транспорта», – Иркутск: БГУЭП, 2010 г.

4. VIII Международной научно-практической конференции «Наука и технологии: шаг в будущее», – Прага: РН, 2012 г.

Публикации. По материалам исследований автором опубликовано 12 работ, все по теме диссертации общим объемом 10,26 п.л., из них авторские – 8,93 п.л., в том числе четыре публикации в рецензируемых научных изданиях, определенных ВАК Минобрнауки РФ общим объемом 4,37 п.л., из них авторские – 4,37 п.л.

Объем и структура работы. Структура и логика исследования подчинены решению поставленных задач. Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка объемом 110 наименований и 5 приложений. Текст диссертации изложен на 122 страницах, включает 21 рисунок и 10 таблиц; приложения изложены на 15 страницах.

Во введении обосновываются значимость и актуальность темы диссертационного исследования, определяются цели и задачи, раскрывается научная новизна и практическая значимость.

В первой главе «Теоретические основы логистики в сфере пассажирских перевозок» исследовано понятие региональных транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте, современные подходы к формированию логистических систем в сфере пассажирских перевозок, и особенности функционирования логистических систем на пассажирском транспорте.

Во второй главе «Исследование функционирования региональных транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте» проведен анализ существующих механизмов функционирования РТЛС ПТ, рассмотрены уровни взаимодействия подсистем, определены цели и задачи создания РТЛС ПТ, структура РТЛС ПТ, предложен механизм функционирования и развития РТЛС ПТ.

В третьей главе «Разработка основ формирования и развития транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте на региональном уровне» предложена структура регионального транспортно-логистического центра на пассажирском транспорте (РТЛЦ ПТ), механизмы взаимодействия и взаиморасчетов с перевозчиками, с РТЛЦ ПТ других регионов, а также приведена характеристика общей социально-экономической эффективности создания РТЛЦ ПТ.

В заключении обобщаются результаты исследования, определяются области их применения и направления дальнейшего развития.

В приложениях содержатся вспомогательные аналитические материалы, которые иллюстрируют отдельные положения диссертационного исследования.

II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Уточнено понятие региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте для целей диссертационного исследования, а именно, определены основные составляющие понятий транспортно-логистической системы, региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте. При изучении существующих понятий транспортно-логистических систем были изучены работы исследователей, раскрывающие общее теоретическое содержание логистики, таких как Гаджинский А.М., Голиков Е.А., Гончаров П.П., Родионов А.Н., Уваров С.А., Федоров Л.С. и др., а также авторов, работы которых посвящены проблемам транспортной логистики и основам организации транспортно-логистических систем, таких как Миротин Л.Б., Сергеев В.И., Смехов А.А., Резер С.М. и другие.

Применительно к пассажирским перевозкам логистика представляет собой совокупность проектных решений, методов организации и управления, технических средств, которые обеспечивают необходимый уровень обслуживания пассажиров, их безопасную, надежную и непрерывную доставку «от двери к двери» в определенное время при минимальных затратах.

Исследование понятия транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте, позволило определить, что в настоящий момент отсутствует единая формулировка данного понятия. Проанализировав различные определения логистики, логистических систем, региональных транспортно-логистических систем было сформулировано понятие региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте.

В диссертационной работе были исследованы базовые принципы отнесения транспортной системы пассажирского транспорта к логистической, определены звенья, объекты и субъекты системы.

Таким образом, под **региональной транспортно-логистической системой на пассажирском транспорте** понимается система, состоящая из много-

численных взаимосвязанных звеньев транспортно-логистической инфраструктуры обслуживания пассажиров, расположенных на территории региона, обеспечивающих управление пассажиропотоками на основе интеграции сервисных, финансовых и информационных потоков.

Проанализировав основные свойства логистических систем, с учетом основных характеристик, мы также можем уточнить основные свойства, присущие региональным транспортно-логистическим системам на пассажирском транспорте, такие как: целостность и возможность деления; наличие связей между элементами системы; наличие организационного строения системы; оперативность системы; сложность; иерархичность.

2. Уточнено определение транспортно-логистической услуги на пассажирском транспорте, путем анализа теоретических положений по определению и оценке качества услуг в сфере пассажирских перевозок, а также логистических услуг, предложенных авторами Гамкрелидзе Л.И., Копыловой Е.В., Куликовой Е.Б., Стерлиговым К.Б.

На наш взгляд, обслуживание пассажира должно начинаться не с момента его посадки в транспортное средство, не с момента прибытия на станцию отправления и даже не с момента приобретения билета, а с момента возникновения потребности совершить поездку. Потенциальный пассажир должен быть информирован об услугах пассажирской компании, возможных логистических цепочках передвижения, классах обслуживания и наборах услуг.

Услуга в общем понимании это результат, по меньшей мере, одного действия, обязательно осуществлённого при взаимодействии поставщика и потребителя, и, как правило, нематериальна.

Пассажирские перевозки–транспортные услуги по перемещению пассажиров, связанные с безопасностью, своевременностью и комфортностью перевозки пассажиров, а также с сохранностью багажа.

Основываясь на том, что транспортные компании в целях повышения сервиса и снижения затрат должны предлагать пассажиру не только перемещение от пункта отправления до пункта назначения, но и варианты логистических цепочек перемещения по маршруту «начальный пункт – конечный пункт» и весь спектр услуг, связанных с перевозкой и обслуживанием пассажира в процессе перевозки, нами предложено определение транспортно-логистической услуги на пассажирском транспорте, которое включает весь дополнительный сервис, а также логистическое сопровождение, оказываемое при перевозке пассажира в рамках функционирования региональных транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте.

Также предложена классификация транспортно-логистического обслуживания пассажиров (рисунок 1).

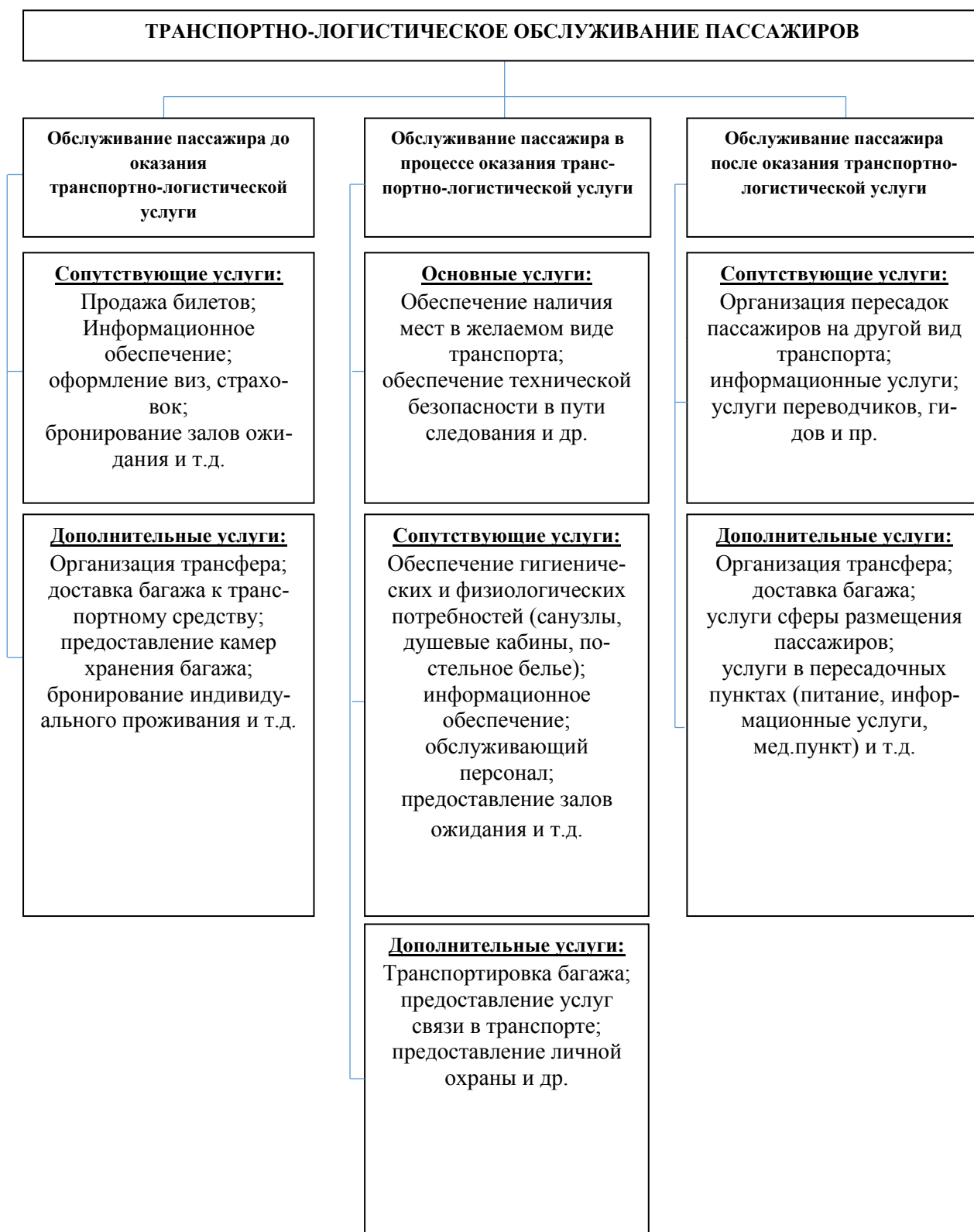


Рис.1 Классификация транспортно-логистического обслуживания пассажиров

На основании описания и изучения существующих понятий услуг на пассажирском транспорте, а также имея представление об основных принципах организации транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте, мы можем определить **транспортно-логистическую услугу** на пассажирском транспорте как результат функционирования транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте по удовлетворению потребностей пассажира в перевозке и оказании сопутствующих данной перевозке услуг в соответствии с установленными требованиями и нормами.

3. Предложен механизм функционирования и развития региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте на основании анализа и оценки существующего механизма организации региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте.

На сегодняшний день сфера услуг, как часть экономики, развивается быстрыми темпами, одновременно с увеличением требований потребителей услуг к качеству и сервису.

Сфера пассажирских перевозок значительно отстает в своем развитии от других сфер услуг. Мобильность пассажиров значительно увеличилась за последние десятилетия, также как и требования пассажиров к сервису, оказываемому при перевозке.

На рисунке 2 представлен существующий механизм организации региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте, анализ данного механизма позволяет нам выделить ряд недостатков:

1. Функции управления и координации перевозки пассажира на сегодняшний день находятся под руководством самого пассажира, он является связующим звеном между транспортными компаниями, которые осуществляют перевозку.

2. Отсутствует возможность согласования действий различных независимых субъектов организации перевозки.

3. Недостаточное организационное взаимодействие перевозчиков в процессе оказания услуги по перевозке пассажира от начала поездки до ее завершения.

Анализ существующего механизма организации региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте показал, что, чтобы повысить эффективность функционирования системы, расширить спектр услуг, оказываемых пассажиру при планировании, организации и осуществлении перевозки, необходима трансформация существующего механизма организации РТЛС ПТ с использованием принципов централизации и координации.

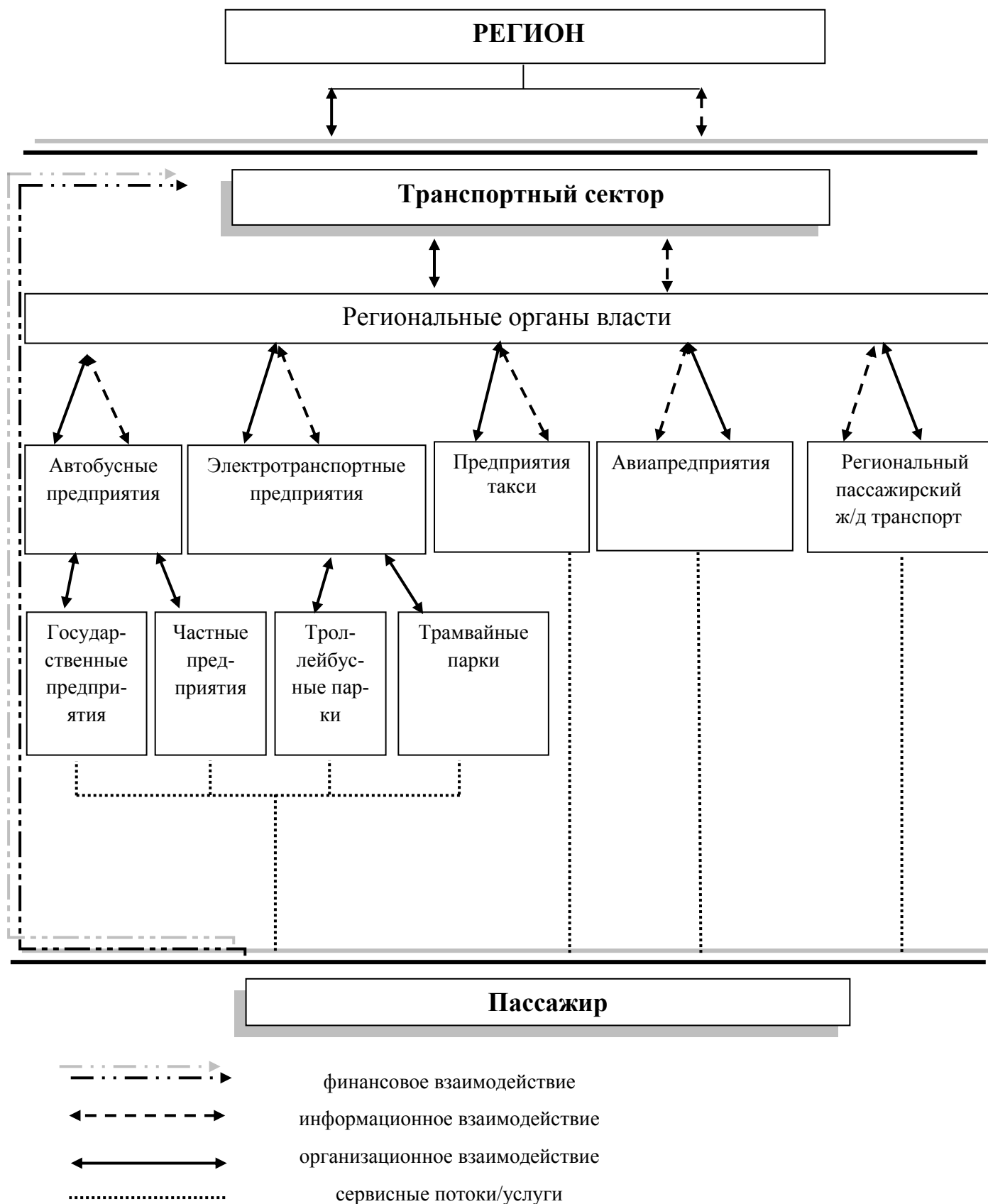


Рис.2 Существующий механизм организации РТЛС ПТ

Для предлагаемого нами механизма организации региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте эти принципы предполагают:

1. Передачу части функций управления от различных субъектов единому органу (транспортно-логистическому центру), действующему в общих интересах, что позволит избежать ненужного дублирования и сократить затраты на управление, обеспечить проведение единой административной политики, а главное – создать удобство пассажирам.

2. Возможность согласования действий различных независимых субъектов управления.

3. Организацию взаимодействия в процессе оказания транспортно-логистической услуги на пассажирском транспорте.

Предлагаемый механизм функционирования РТЛС ПТ, полученный в результате централизации и координации функций различных субъектов РТЛС ПТ (Рисунок 3) является приоритетным, так как организация функционирования и дальнейшего развития системы на основании предложенных рекомендаций позволит:

1. Удовлетворить потребности населения в перевозках и оказании сопутствующих перевозке транспортно-логистических услуг.

2. Усовершенствовать взаимоотношения между предприятиями всех видов пассажирского транспорта, логистическими посредниками и пассажирами.

3. Обеспечить техническое и экономическое развитие РТЛС ПТ и транспортно-логистической инфраструктуры на пассажирском транспорте.

4. Реализовать единую стратегию развития транспортно-логистической инфраструктуры для обслуживания международных пассажирских транспортных сетей, проходящих по территории региона, а также проектируемых.

5. Повысить эффективность и результативность работы поставщиков транспортно-логистических услуг и РТЛС ПТ в целом.

6. Создать конкурентную среду на транспортно-логистическом рынке пассажирского транспорта и реализовать антимонопольную политику в сфере транспортного обслуживания территорий и регионов.

7. Сформировать устойчивые связи между транспортно-логистическими системами на пассажирском транспорте различных регионов страны и мира, способствовать реализации совместных программ и проведению общей политики по развитию федеральной и мировой ТЛС ПТ.

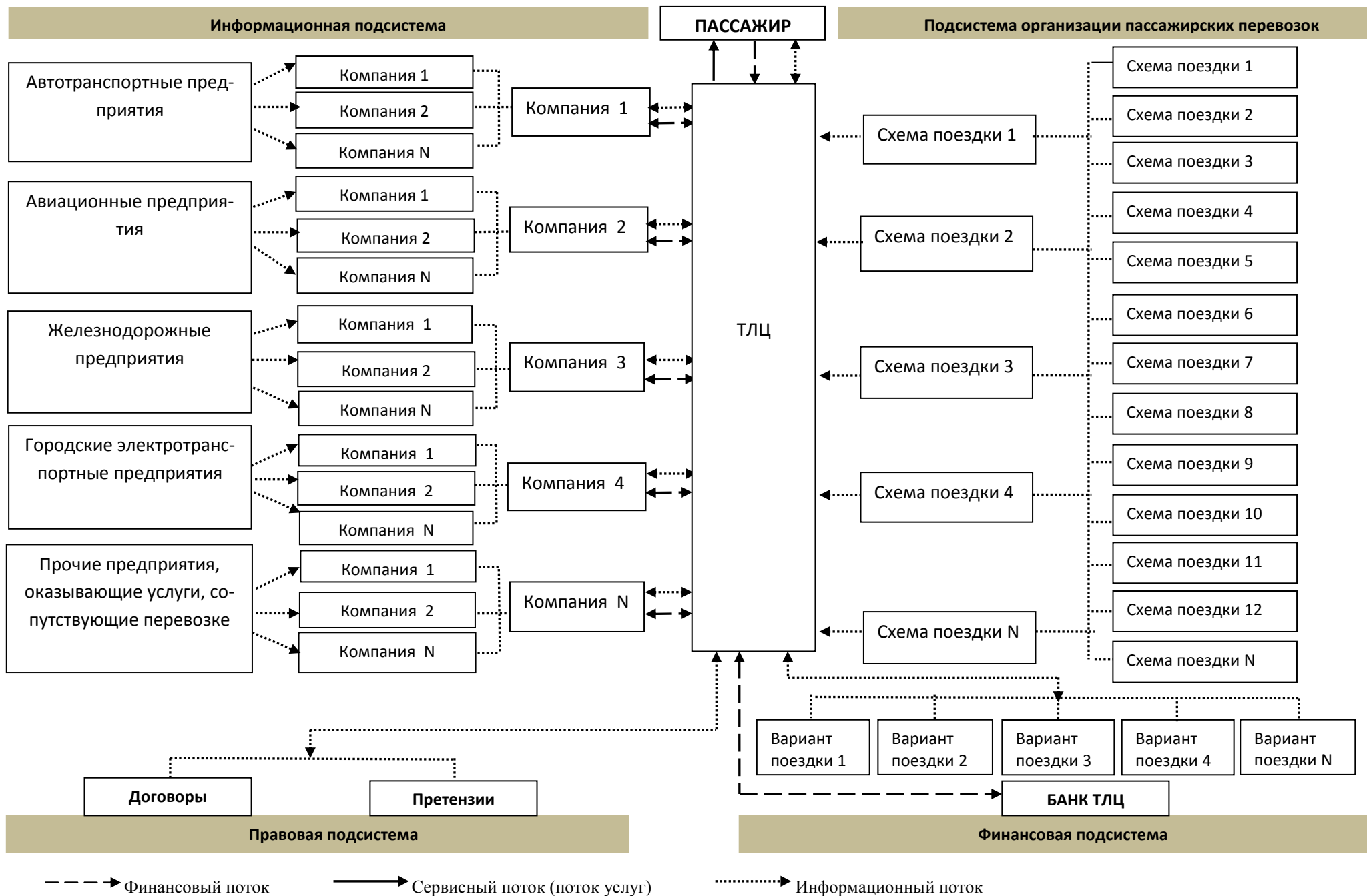


Рис.3 Предлагаемый механизм функционирования РТЛС ПТ

4. Представлены рекомендации по организации конкурентной среды для поставщиков транспортно-логистических услуг с использованием информационной подсистемы региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте. При разработке рекомендаций, были изучены работы российских ученых в области маркетинговой логистики, такие как Ивакина Е.К., Платонова В.С., Стаханова В.Н., Чернышева М.А.

Основной целью создания информационной подсистемы является создание информационной среды для принятия решений и разработки оптимальных логистических цепей перевозки пассажиров.

Задачи информационной подсистемы РТЛС ПТ:

- Сбор и обработка информации о действующих на транспортном рынке хозяйствующих субъектах, расстояниях, тарифах, правилах и условиях перевозок, о порядке оплаты перевозок и дополнительных услуг и расчетов за их выполнение, а также оказание других консультаций по вопросам, связанным с перевозками пассажиров и тарифов;

- Организация непрерывного контроля за процессом перевозки и возникающих при этом обстоятельств и т.д.;

- Оказание консультаций по выбору оптимальных форм оплаты работ, связанных с осуществлением перевозок пассажиров, сведений о финансовом состоянии субъектов транспортного рынка и организацию гарантий их платежеспособности, оказание услуг по исполнению поручений по финансовым взаиморасчетам между участниками транспортного процесса;

- Организация сбора заказов и разработка схем перевозки пассажиров, выделению подвижного состава, выполнению дополнительных услуг, в т.ч. страхование;

- Организация доступа к телекоммуникационным средствам и тематическим технологиям для организации электронного взаимодействия участников транспортного процесса с выходом в российские и зарубежные сети пакетной коммутации;

- Организация комплексного транспортно-логистического обслуживания с высоким качеством, доступностью, оперативностью и гарантией выполнения обязательств через единого исполнителя (транспортно-логистический центр).

Все участники транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте сохраняют свою независимость. Транспортно-логистический центр должен максимизировать пользу от процесса перевозок, как для транспортных компаний, так и для пассажиров. С точки зрения максимизации пользы для пассажиров, РТЛЦ ПТ, используя информационную подсистему РТЛС ПТ, в режиме on-line ранжирует все предложения от перевозчиков по таким параметрам как стоимость поездки, время поездки, надежность, мощность, доступность, безопасность.

Основными критериями отбора поставщиков в РТЛС ПТ будут являться:

- объемы продаж транспортно-логистических услуг;
- реализация услуг поставщика с высоким уровнем обслуживания;
- снижение затрат поставщика на поиск и привлечение клиентов;
- возможность постоянного оперативного сотрудничества;

В работе также предложена иерархия сравнения поставщиков транспортно-логистических услуг (рисунок 4).

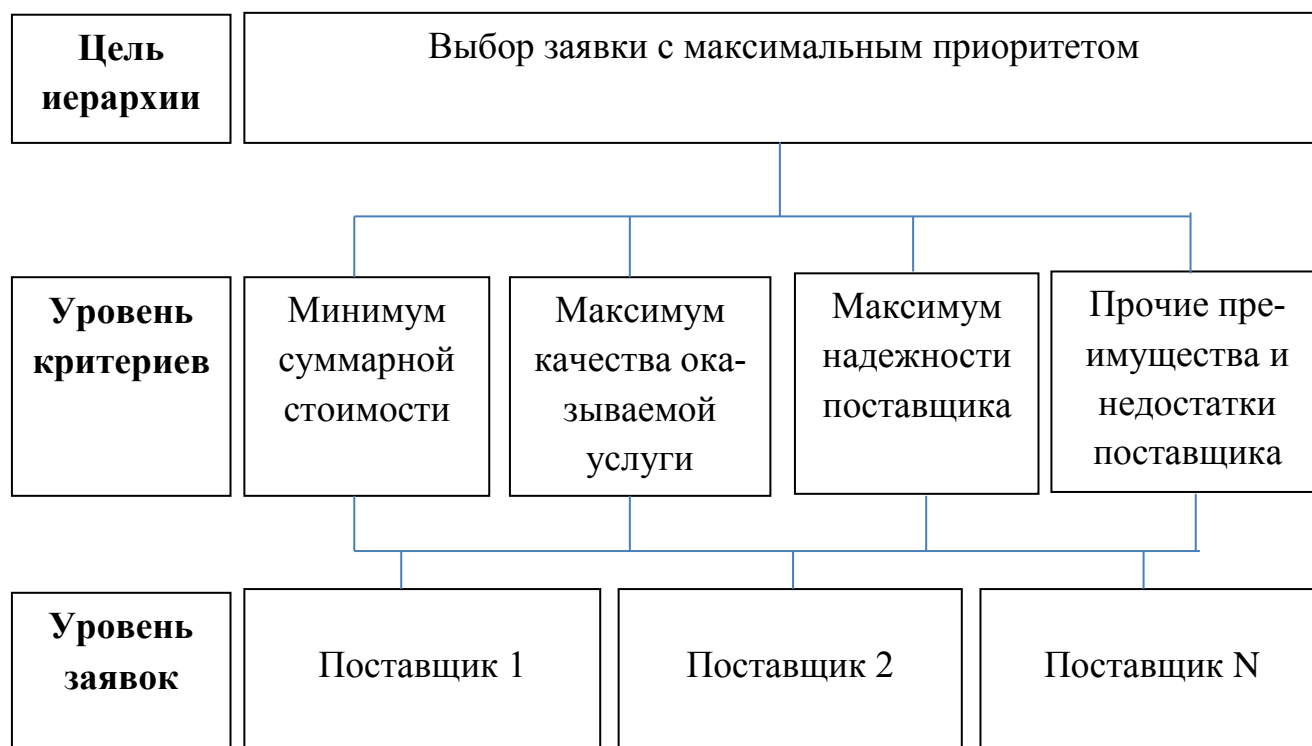


Рис. 4 Иерархии сравнения поставщиков в РТЛС ПТ

Конкуренция между поставщиками транспортно-логистических услуг на пассажирском транспорте различается в зависимости от вида транспортных перевозок, региона, популярности того или иного маршрута. Способствовать ее увеличению можно путем предоставления информации о предложениях конкурентов. Перевозчики, имеющие наиболее высокие цены, будут стремиться снизить их до уровня, при котором они гарантированно будут получать заказы.

Механизм функционирования информационной подсистемы РТЛС ПТ позволит обеспечить:

- снижение транспортных расходов, за счет предоставления возможности осуществления широкого выбора партнера по транспортному процессу, непосредственного контакта между пассажирами и перевозчиками на основе использования электронной передачи информации;
- вовлечение в цивилизованную форму организации перевозок всех предприятий, прежде всего средних и малых фирм и отдельных предпринимателей, активизацию перевозок в соответствии с общепринятыми нормами.

5. Предложен механизм взаимодействия РТЛС ПТ разных регионов, включающий обмен логистическими потоками и взаиморасчетами в РТЛС ПТ.

Если перевозка пассажиров осуществляется между регионами, то в этом случае будет иметь место взаимодействие с другими РТЛЦ ПТ (рисунок 5).

Первым этапом взаимодействия РТЛЦ ПТ является информационное взаимодействие в виде согласования маршрута, места пересадки и т.п.

На втором этапе следует оплата транспортных услуг пассажиром и последующая оплата за услуги транспортным компаниям (финансовое взаимодействие).

На третьем этапе следует фактическое оказание транспортно-логистических услуг (сервисные потоки) на территории региона, в котором находится пассажир.

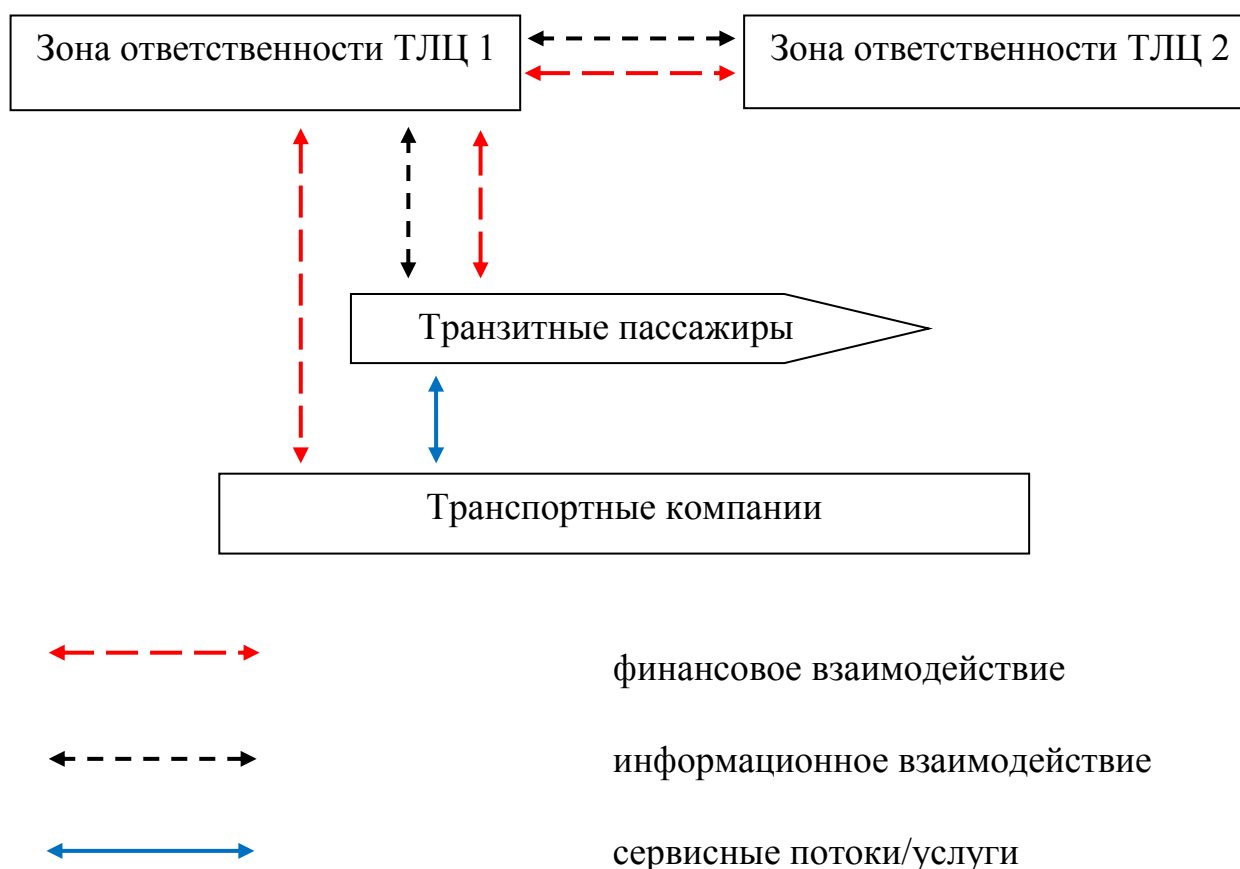


Рис. 5 Механизм взаимодействия ТЛС ПТ разных регионов

Важным моментом при организации межрегиональных перевозок, является определение зон ответственности за перевозку пассажира каждого логистического центра.

В зависимости от количества существующих региональных логистических центров, их территориального расположения на начальном этапе создания каждого логистического центра определяется зона его ответственности за осу-

ществляемые перевозки. В дальнейшем при создании новых центров зоны ответственности могут перераспределяться.

В случае осуществления транспортно-логистической услуги в удаленные местности, при отсутствии регионального центра по месту прибытия пассажира, ответственность за организацию транспортно-логистического обслуживания лежит на логистическом центре, отправляющем пассажира и первоначально принявшего заявку на транспортно-логистическое обслуживание.

6. Разработаны практические рекомендации по формированию и развитию региональных транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте.

На наш взгляд дальнейшее развитие РТЛС ПТ должно происходить через усиление процессов координации между участниками пассажирских перевозок. При этом все участники должны сохранить свободу рыночных действий в рамках закона и возможность самостоятельно планировать собственное развитие.

В качестве стратегического решения по обеспечению функционирования РТЛС ПТ мы предлагаем создание в рамках РТЛС ПТ структуры, координирующей на добровольных условиях процесс пассажирских перевозок всеми участниками рынка.

Данная структура – **транспортно-логистический центр на пассажирском транспорте** (далее ТЛЦ ПТ), который будет выполнять следующие функции:

1. Обеспечение финансовой прозрачности пассажирских перевозок;
2. Создание условий для развития конкуренции и недискриминационного доступа к рынку пассажирских перевозок.
3. Разработка оптимального маршрута для перевозки пассажира согласно заявке на оказание транспортно-логистической услуги;
4. Диспетчерское управление с целью повышения эффективности использования подвижного состава и поддержания качества транспортного обслуживания пассажиров. Алгоритм функционирования ТЛЦ ПТ представлен на рисунке 6.

Привлекательность Иркутской области с точки зрения обеспечения развитой системой пассажирского транспорта состоит в том, что регион расположен вблизи самого глубокого и крупного пресноводного озера Байкал, что привлекает сюда туристов со всего мира. Иркутская региональная транспортно-логистическая система на пассажирском транспорте представлена разнонаправленными пассажиропотоками.

Анализ пассажирских перевозок в Иркутской области, позволяет сделать вывод о достаточной степени развития пассажирского транспорта в регионе для создания в регионе транспортно-логистической системы с единым транспортно-логистическим центром (Таблица 1).

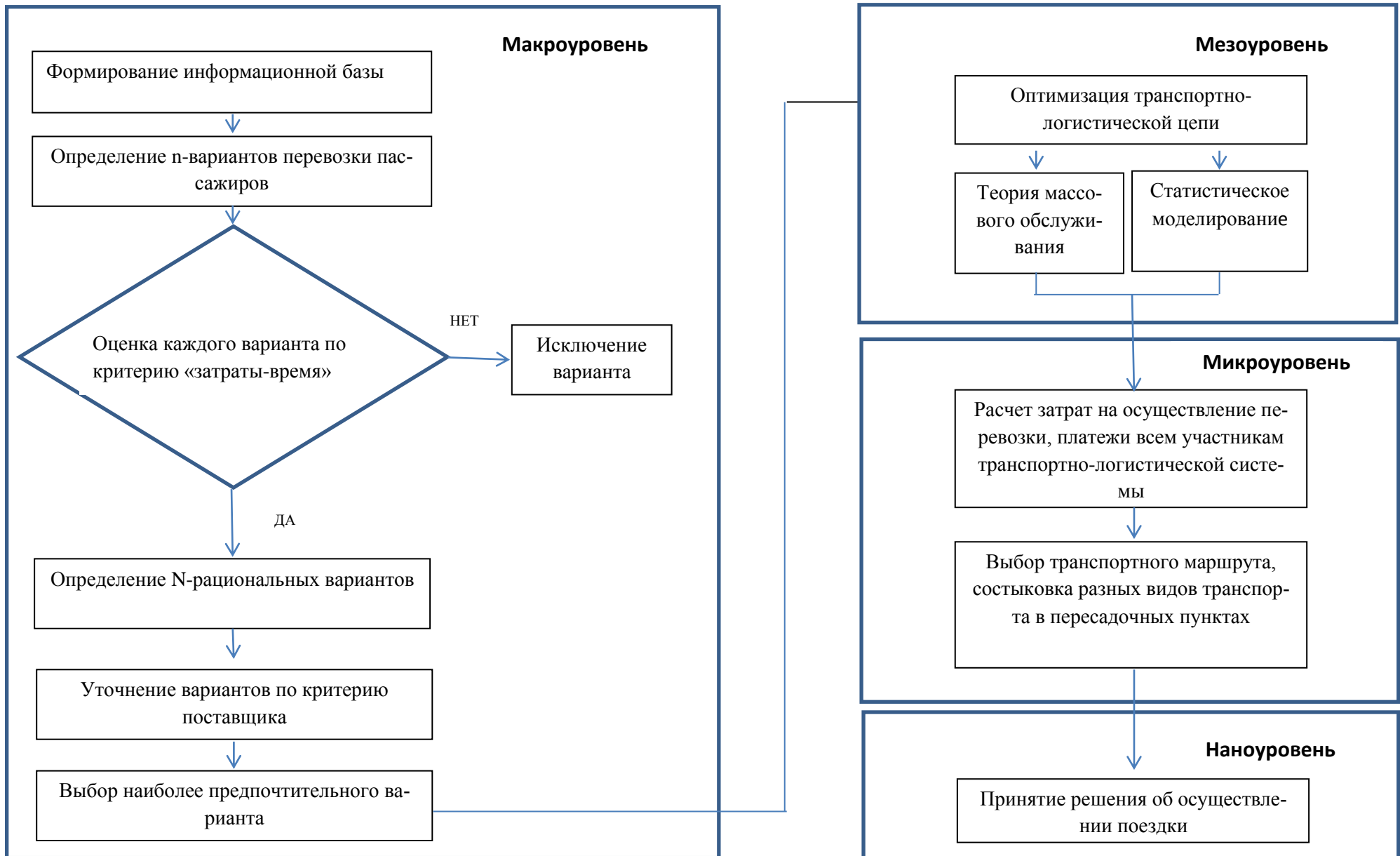


Рис. 6 Алгоритм функционирования РТЛЦ ПТ

Таблица 1. Структура перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования

Вид транспорта	1994 год	2014 год
	в % к общему итогу	
Железнодорожный транспорт	8,40%	15,10%
Воздушный	0,20%	0,30%
Внутренний водный	0,10%	0,30%
Троллейбусный	8,90%	16,30%
Автомобильный	62,20%	37,20%
Трамвайный	20,20%	30,80%
Всего	100,00%	100,00%

Основные транспортные предприятия региона:

Железнодорожный транспорт: ОАО «РЖД»

Водный транспорт: ОАО «Осетровский речной порт», ООО «Ленаречтранс», ООО «Верхнеленская РЭБ Флота», ОАО «Киренская РЭБ Флота», ООО «Киренский речной порт», ООО «Киренское пассажирское управление», ООО «Судоходная компания Киренга», ООО «Алексеевская РЭБ Флота», ООО «Ленское агентство речных перевозок», ОАО «Восточно-Сибирское речное пароходство».

Воздушный транспорт: ОАО «Аэробратск», ООО «Полет-Сервис», ФГУП «Киренское авиапредприятие», ООО «Киренск-Авиа», ОАО «Нижеудинское авиапредприятие», ООО «Аэропорт Железногорск», ОАО «Аэропорт Усть-Кут», ФГУП «Аэропорт Иркутск», ЗАО «Авиакомпания Ангара», ОАО Аэропорт «Мама», ЗАО «ЛенСиб».

Городской электрический транспорт: МП МО «Ангарский трамвай», МУП ПО «Электроавтотранс», МП «Братское троллейбусное управление», ООО «Илимлестранс», МУП «Иркутскгорэлектротранс».

Автомобильный транспорт: МУП «Пассажирское АТП» (г. Братск), ООО «Пассажирские автотранспортные перевозки» (г. Братск), ОАО «Автоколлонна 1948» (г. Ангарск), ООО «Ангарскавтоком», ООО «Маршрутное АТП» (г. Усть-Кут), МУП «Автотранс» (с. Казачинское), ООО «Гортранс2» (г. Зима), МУ «Автопарк Администрации г. Зимы», ООО «ТрансЭкспресс» (г. Саянск), МУП «Пассажирское АТП» (г. Усть-Илимск), МП МО «Автохозяйство» (г. Тулун), МП МО «Многофункциональное транспортное предприятие» (г. Тулун), ООО «VIP-Транс» (п. Новонукутский), ООО «Автотранспортное предприятие»

(г. Бодайбо), ООО «Старый трамвай» (г. Иркутск), ООО «Транс-Иркутск», УП «Иркутскавтотранс», ОАО «Автоколонна 1880» (г. Иркутск), ООО «Автомобилист» (г. Иркутск)

Создание и развитие транспортно-логистического центра на пассажирском транспорте в регионе позволит улучшить качество обслуживания пассажиров, оптимизировать затраты на перевозку, оптимизировать временные затраты при оказании транспортно-логистических услуг, повысить уровень сервиса, что приведет к развитию пассажирской транспортной сети региона в целом, поиску новых способов доставки пассажиров в труднодоступные пункты.

По результатам исследования нами предложены рекомендации по развитию и функционированию РТЛС ПТ на примере организации Иркутского регионального транспортно-логистического центра на пассажирском транспорте (ИРТЛЦ ПТ), основными составляющими которой являются:

1. Информационная подсистема работы РТЛС ПТ;
2. Финансовая подсистема работы РТЛС ПТ;
3. Организация взаимодействия с перевозчиками и тарифная политика РТЛС ПТ, сформированная на базе применения конкурентного механизма;
4. Механизм взаимодействия и взаиморасчетов между РТЛС ПТ и другими регионами.

III. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Основной вклад автора в проведенное в диссертации исследование определяется постановкой научной гипотезы об организации функционирования РТЛС ПТ путем трансформации действующей системы пассажирских перевозок в централизованную транспортно-логистическую систему на пассажирском транспорте, в результате чего:

- исследовано и уточнено понятие региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте, исследование понятия позволило определить, что в настоящий момент отсутствует четкая формулировка данного понятия;
- исследовано и уточнено понятие транспортно-логистической услуги применительно к пассажирским перевозкам, также предложена классификация транспортно-логистического обслуживания пассажиров;
- рассмотрена и проанализирована действующая система пассажирского транспорта, предложены методические рекомендации по трансформации действующей системы и ее дальнейшему развитию;
- предложен механизм функционирования региональной транспортно-логистической системы на пассажирском транспорте с использованием логистического подхода;
- представлены стратегические решения по обеспечению функционирования РТЛС ПТ, описан информационный и финансовый механизм взаимодействия участников перевозочного процесса для разрешения ситуаций транс-

портно-логистического обслуживания, удовлетворения временных и пространственных транспортных потребностей пассажиров, основанный на разработке нескольких схем перевозки пассажира и выборе оптимального варианта организации поездки;

- предложены рекомендации для практической организации РТЛС ПТ и созданию регионального транспортно-логистического центра на пассажирском транспорте в Иркутской области.

III. СПИСОК ПУБЛИКАЦИЙ ПО ТЕМЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Статьи в рецензируемых научных журналах, определенных ВАК Минобрнауки:

1. Попова Е.Е. Роль конкуренции в организации пассажирской транспортно-логистической системы / Е.Е. Попова // Известия Иркутской Государственной Экономической Академии. - 2010. - №4 (72). - С. 94–97. - 0,80 п.л.

2. Попова Е.Е. Анализ состояния пассажирской транспортной системы Иркутской области / Е.Е. Попова // Известия Иркутской Государственной Экономической Академии (Байкальский государственный университет экономики и права) (электронный журнал). – 2010. - № 1. - Режим доступа: http://strategy.isea.ru/files/s1/106_Popova.pdf– 0,80 п.л.

3. Попова Е.Е. «Экономико-организационные основы формирования региональных транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте» / Е.Е. Попова // Вестник Иркутского государственного технического университета. – 2015. - №2 (97). - С. 160-165. - 1,04 п.л.

4. Попова Е.Е. «Организационные основы формирования региональных транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте» / Е.Е. Попова // Известия Иркутской государственной экономической академии. - 2015. - №2. - С. 94–97. - 1,73 п.л.

Статьи в иных научных изданиях:

1. Попова Е.Е. Использование логистических подходов при организации пассажирских перевозок в условиях агломерации / Е.Е. Попова // Проблемы и перспективы развития бизнеса на предприятии и в регионе: сборник научных статей. – Иркутск: изд-во БГУЭП, 2008. - Вып. 2 (Часть 1). - С. 162–164. – 0,58 п.л.

2. Попова Е.Е. Особенности организации пассажирского транспортно-логистического центра / Е.Е. Попова // Система управления современной организацией: Проблемы организационного проектирования, логистического управления и информационной безопасности: сборник научных статей. – Волгоград-Москва: Центр прикладных научных исследований, 2009. – С.265-269. – 0,58 п.л.

3. Попова Е.Е. Основы организации логистического управления пассажирскими перевозками / Е.Е. Попова // Механизмы рыночного функциониро-

вания региональной инфраструктуры: материалы всероссийской научно – практической конференции. – Иркутск: изд-во БГУЭП, 2009. - С. 66–69. – 0,46 п.л.

4. Попова Е.Е. Организационный механизм пассажирского транспортно-логистического центра / Е.Е. Попова // Проблемы и перспективы развития бизнеса на предприятии и в регионе: сборник научных трудов. – Иркутск: изд-во БГУЭП, 2010. - С.107-111. – 1,39 п.л.

5. Попова Е.Е. Организация распределения различных видов потоков в системе пассажирского транспортно-логистического центра / Е.Е. Попова, И.С. Кородюк // Социально-экономическое развитие пассажирского автомобильного транспорта: материалы региональной научно – практической конференции. – Иркутск: изд-во БГУЭП, 2010. - С. 46–52. – 0,68 п.л. / 0,81 п.л.

6. Попова Е.Е. Практические аспекты организации пассажирского транспортно-логистического центра (ПТЛЦ) / Е.Е. Попова // Экономические и управленческие проблемы устойчивого развития региона: сборник научных трудов. – Иркутск: изд-во БГУЭП, 2011. - С. 56–61. – 0,69 п.л.

7. Попова Е.Е. Перспективы развития транспорта в России согласно Новой Транспортной Стратегии на период до 2020 года / Е.Е. Попова // Сфера услуг: фундаментальные и прикладные проблемы функционирования: сборник научных трудов. – Иркутск: изд-во БГУЭП, 2011. - С. 112–118. – 0,69 п.л.

8. Попова Е.Е. Практические аспекты создания пассажирского транспортно-логистического центра / Е.Е. Попова // Материалы VIII Международной научно-практической конференции «Наука и технологии: шаг в будущее». – Прага: Publishing House «Education and Science», 2012. - С. 30–35. – 0,69 п.л.

Публикации соискателя ученой степени Поповой Е.Е. полностью отражают основные материалы и положения диссертации.

Научное издание

ПОПОВА ЕЛЕНА ЕВГЕНЬЕВНА

**РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ НА ПАС-
САЖИРСКОМ ТРАНСПОРТЕ**

АВТОРЕФЕРАТ

Подписано в печать 17.03.2015 г. Формат 60*90 1/16 Бумага офсетная.

Печать трафаретная. Усл. печ. л. 1,5. Заказ № _____. Тираж 100 экз.

Отпечатано в ИПО БГУЭП

Издательство Байкальский государственный университет экономики и права
664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11