УДК: 656.13:005

Логистическая субкультура студента транспортного вуза

Радик ИЛЬЯСОВ
Radik R. ILYASOV

Наиль АХТЯМОВ
Nail T. AKHTYAMOV

Виктория САМОЙЛЕНКО
Victoria A. SAMOYLENKO

Ахтямов Наиль Тагирович *– кандидат физ.-мат. наук, доцент Уфимского института путей сообщения (УфИПС) – филиала СамГУПС, Уфа, Россия.*
Ильясов Радик Равилович *– доктор философских наук, профессор УфИПС – филиала СамГУПС, Уфа, Россия.*
Самойленко Виктория Андреевна *– студент СамГУПС, Уфа, Россия.*

Logistics Subculture of a Transport University Student
(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 160).

Одна из целей высшего учебного заведения – сформировать у студента объективную научную картину мира и сделать ее органичной частью его мировоззрения. Если нет возможности перевести теоретическое знание в практическое, рефлексируемое, то выпускник вуза останется без устойчивых жизненных ориентиров и установок, в том числе касающихся социально-экономической роли и функциональной значимости транспорта. В статье описан способ решения подобной задачи на основе логистической культуры. Эксперимент в Уфе, проводившийся в течение года, показал растущую потребность в формировании у будущего специалиста-транспортника отраслевой логистической субкультуры, способной адекватно воспринимать современные скорости и формат перемещений человека и товара.

Ключевые слова: транспортный вуз, образовательная парадигма, научная картина мира, логистическая культура, субкультура студента, коэффициент конкурентности, исследовательский проект.

В Российской Федерации разветвленная транспортная система, поэтому важно на микро- и макроуровнях социального действия научиться правильно составлять план перевозок, определять безопасные пути следования пассажиров и грузов. Логистика позволяет транспортным компаниям оптимизировать расходы, делать работу более качественной и оперативной, а клиентам обеспечивать сохранность грузов и приемлемый сервис. То есть логистические службы берут на себя значительную долю обязанностей в перевозочном процессе, и работающие в них люди должны быть готовы к столь ответственным функциям.

Любая готовность к осмысленной деятельности – это прежде всего результат обучения, передачи профессиональных знаний и опыта. И здесь, имея в виду логистику, очевидна роль транспортного вуза, готовящего специалистов такого профиля. Причем образовательные программы, на наш взгляд, кроме изучения самого предмета (основ логистики) уже на первом

Таблица 1

Месяц	Октябрь 2014	Ноябрь 2014	Декабрь 2014	Январь 2015	Февраль 2015	Март 2015	Апрель 2015	Май 2015	Июнь 2015	Средне-годовая скорость, км/ч	Среднее время пути (год), мин
Кол-во замеров: дом – вуз	24	23	26	15	21	24	26	20	6	17,83	57
Кол-во замеров: вуз – дом	24	20	25	13	17	20	23	18	6		
Средняя скорость: дом – вуз, км/ч	18,1	17,4	18	16,3	16,5	16,2	17	17,4	19,1		
Средняя скорость: вуз – дом, км/ч	20,4	18,2	18,1	17,2	17	17,5	17,9	18,5	21,1		
Среднемесячная скорость, км/ч	19,25	17,8	18	16,7	16,7	16,8	17,4	17,9	20		
Среднее время дороги (в обе стороны), мин	52,8	57	56,4	60,6	60,6	60,6	58,2	56,4	51		

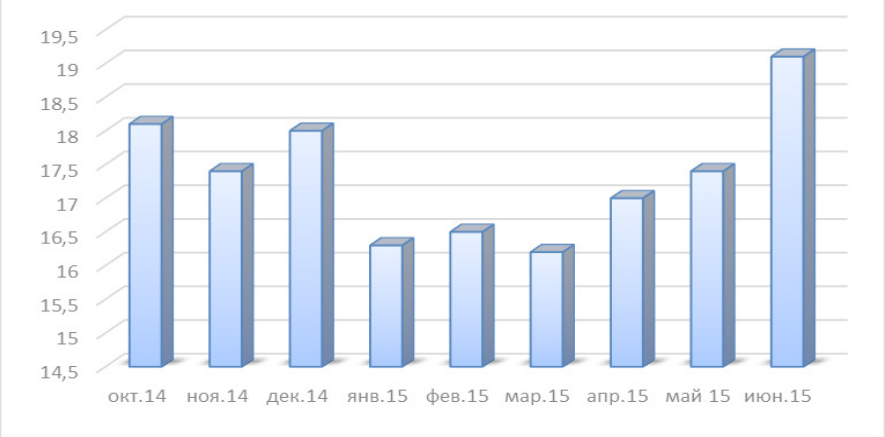

Рис. 1. Средняя скорость: дом – вуз, км/ч.

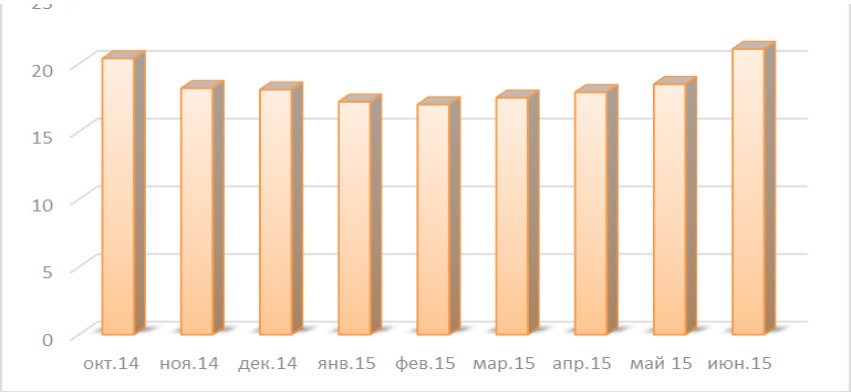

Рис. 2. Средняя скорость: вуз – дом, км/ч.

курсе должны предусматривать формирование отраслевой логистической субкультуры студента.

Первый корпус Уфимского института путей сообщения располагается в шаговой доступности от автобусных остановок

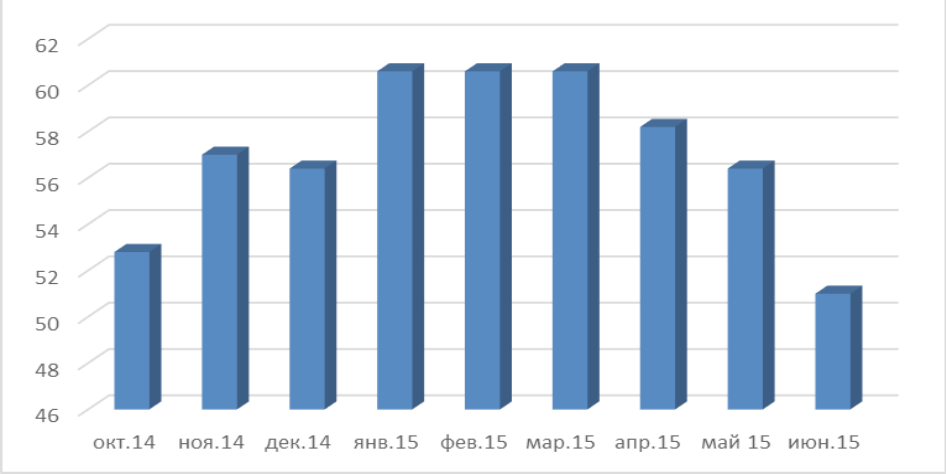

Рис. 3. Среднее время дороги (в обе стороны), мин.

и главной железнодорожной станции города, второй корпус стоит буквально на привокзальной площади. Студентам, чтобы привлечь их к постижению логистической субкультуры, было предложено решить следующую задачу: как рациональнее добраться из дома до первого корпуса и обратно, какой путь в какое время года будет наиболее эффективным. Решение подобных задач, лишь на первый взгляд кажущихся совсем простыми, приобщает субъекта к строгому научному и методологическому инструментарию, к тому же будущий инженер железной дороги вне зависимости от специальности – движенец, строитель, связист – априори как бы заочно включен в систему перемещения.

В стране транспортная логистика всегда актуальна, цифры поражают: 20 тыс. станций, 90 тыс. км железных дорог, 2 тыс. речных причалов, 43 морских порта, 540 тыс. км автомобильных дорог, 756 аэропортов. Но из этого вовсе не следует, что логистические задачи уже решены и не требуется конструирование новых парадигмальных подходов и методик. Более того, обычно быстро выявляется, что затруднительно проводить генерализацию единичного и частного, общее активно отрицает составляющие его части и компоненты.

К примеру, Н. В. Пеньшин, А. А. Титова указывают: «Отдавая прерогативу общественному транспорту, муниципальные власти снижают нагрузку на улично-дорожную сеть, это позволяет вводить ограничения для индивидуальных автомобилей на наиболее загруженных магистралях, особенно в пиковые часы» [1, с. 168]. Понятно, что при смене маршрутов, нагрузок какое-то улучшение ситуации на дорогах наступает, однако сама задача как быстрее и удобнее доехать жителю из точки А в точку Б в большом городе этим отнюдь не снимается.

Итак, вернемся к институтскому заданию: в течение календарного года модельный студент, проживающий в Октябрьском районе города Уфы, пять раз в неделю преодолевал расстояние 17 км (средний путь для студента очного отделения) на муниципальном автобусе, замерял время движения и сопутствующие ему показатели. Далее вычислялись: средняя скорость автобуса из дома в первый корпус и обрат-

Таблица 2

Вид транспорта	Автобус	Маршрутное такси	Городская лектричка	Личный автомобиль	Велосипед	Мопед
Оценка качества услуг (баллы)	80	85	90	100	90	95
Цена проезда (руб.)	18	25	18	100	0	17
Коэффициент конкурентности	4,4	3,4	5	1	∞	5,6

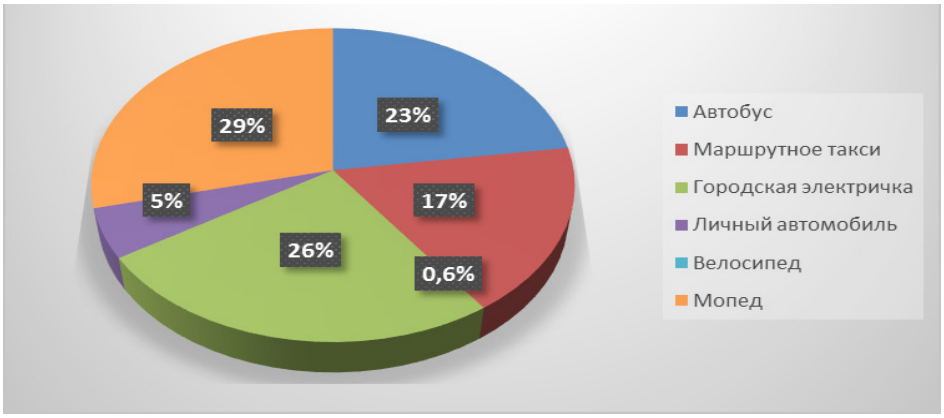

Рис. 4. Конкурентная доля видов транспорта (в процентах).

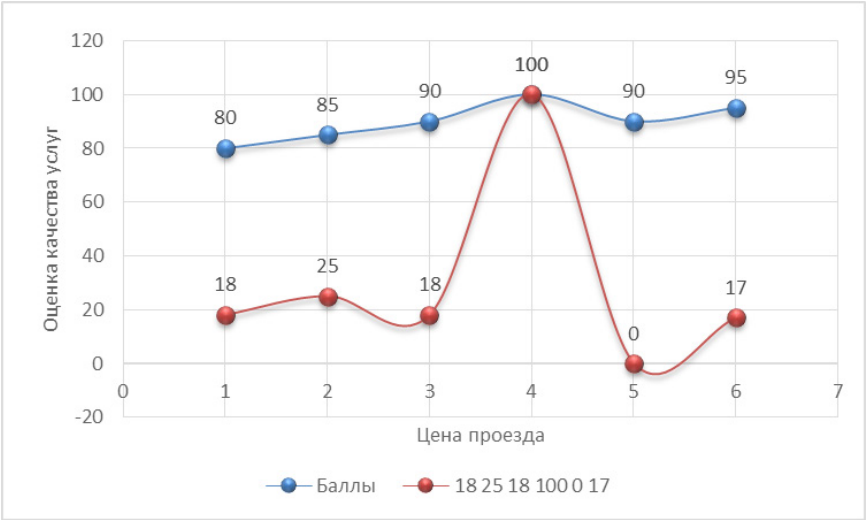

Рис. 5. Соотношение оценки качества услуг от цены проезда на том или ином виде транспорта.

но, среднемесячная скорость и среднее время на дорогу (таблица 1).

Для наглядности составлены диаграммы скорости и времени (рис. 1–3).

Как выяснилось, скорость муниципального автобуса незначительно зависит от направления движения и времени года. Парадоксально, но его средняя скорость сопоставима со скоростью дорожного велосипеда, хотя из этого не следует, что велосипед более конкурентоспособен.

Помимо муниципального автобуса уфимский рынок пассажирских перевозок насыщен и иными видами транспорта: маршрутное такси, легковое такси, электричка. Дополнительно можно использовать личный велосипед (в Уфе разветвленная сеть велодорожек и качественный сервис), личный автомобиль, скутер (мопед с объемом двигателя до 50 куб. см), мотоцикл (некоторые студенты приезжают на учёбу из пригородов именно на нем, зная о его высокой маневренности при заторах).

Привлеченные к исследованию студенты последовательно пересаживались с муниципального автобуса на маршрутное такси, электричку, легковой автомобиль, велосипед и скутер, преодолевая заявленные 17 км. В таблице 2 приведены сравнительные данные по этим видам транспорта.

Оценка качества вида транспорта производилась по стобалльной шкале, при этом учитывалось, что у каждого человека как потребителя услуг критерии субъективные, поэтому для него самого конкурентоспособность оценивается индивидуально. Но целью данного исследования было выявление общей оценки конкурентоспособности транспорта в зависимости от его

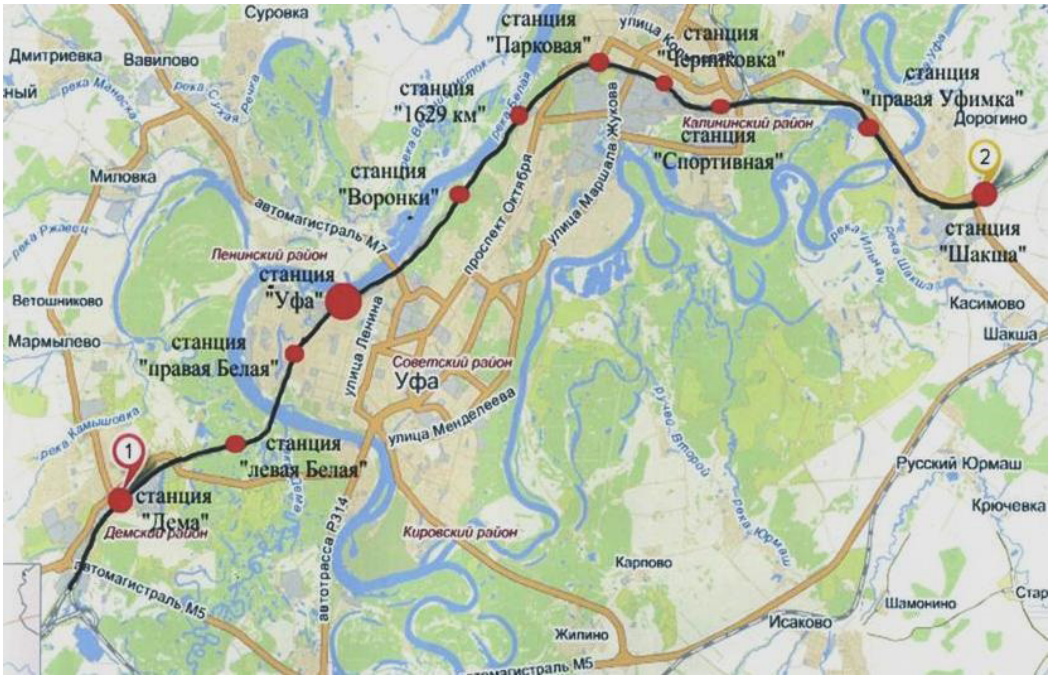

Рис. 6. Транспортный проект «Толпар» в Уфимском мегаполисе.

положения на рынке услуг (рис. 4), поскольку конкурентный статус зависит от реальных преимуществ, которые в большей своей части зависят от эффективности использования тех или иных видов ресурсов в процессе перевозки, обслуживания пассажиров. Коэффициент конкурентности рассчитывался по формуле:

К = Б/Ц,

где К – коэффициент конкурентности;

Б – балльная оценка качества транспортных услуг;

Ц – цена проезда на транспортном средстве.

На графике (рис. 5) представлена зависимость оценки качества услуг от цены проезда на транспортном средстве. По вертикали обозначены баллы качества предоставляемых услуг, а по горизонтали:

1 – автобус;
2 – маршрутное такси;
3 – городская электричка;
4 – личный автомобиль;
5 – велосипед;
6 – мопед.

Текстовый и графический материалы однозначно доказывают, что железнодорожным транспортом (электричкой) пользоваться предпочтительнее, поскольку на такие средства передвижения, как велосипед и мопед, оказывают ведущее влияние погодные условия. В Уфе реализован уникальный транспортный проект «Толпар». В его основе городская электричка, перемещающаяся по городу с запада на восток по шести посадочным платформам – станции «Дёма», «Уфа», «1629 км», «Спортивная», «Парковая», «Шакша». Цель – оптимизация проезда пассажиров из Дёмского района до Калининского (Шакша). Пригородный железнодорожный транспорт уже стал альтернативой метро, строительство которого в Уфе невозможно в силу геологических особенностей грунта, именно к такому выводу пришли проектировщики, подготовившие изменения в Генплан миллионного мегаполиса. Путь в 32 километра поезд преодолевает за 30 минут, что значительно меньше, нежели при использовании любого другого вида транспорта. Особенно удобна эта линия для жителей Дёмы и Шакши, которые могут в кратчайшие сроки добраться до другого конца города (рис. 6).

Стоит отметить, что пассажиры, относящиеся к категории «федеральных» льготников, едут в электропоездах бесплатно, а «региональные», школьники и студенты – со скидкой 50%. Такой базовый каркас в сочетании с другими видами транспорта

создает порядка 30 пересадочных пунктов, что позволяет жителям беспрепятственно попасть в любую точку города. В перспективе в Уфе появятся новые маршруты электропоездов, призванные еще полнее решить транспортную проблему. Это связано прежде всего с местоположением самой железнодорожной магистрали, проходящей через все основные административные районы города. По мнению градостроителей, использование столь популярного и общедоступного вида транспорта в пределах мегаполиса значительно снизит сетевую нагрузку в час-пик.

Корпуса УфИПС максимально удобно расположены именно на логистической линии Дёма–Шакша, по которой можно добираться от общежития до места обучения. От учебного корпуса до железнодорожной станции «Уфа» необходимо пройти около 800 м, а от общежития института до станции «Дёма» – приблизительно 1,6 км.

Как известно, 2016 год в холдинге «РЖД» объявлен Годом пассажира. Основной вектор работы в связи с этим направлен на удовлетворение потребностей населения в качественных и доступных железнодорожных перевозках, повышение экономической эффективности и развитие скоростного сообщения [2]. В рамках целевых мероприятий на Уфимском вокзале прошел очередной «День пассажира». Была открыта общественная приёмная, обратившись в которую, уфимцы и гости города сообщали свои предложения, замечания представителям пригородной пассажирской компании и других подразделений, занимающихся перевозками в зоне ответственности Башкирского региона Куйбышевской железной дороги.

Еще раз подтвердилось, что пассажирские перевозки по железной дороге востребованы и изначально конкурентоспособны. Олег Белозёров, глава ОАО «РЖД», отмечает, что в условиях конкуренции «перевозчики стали более активно бороться за клиента – предоставлять новые виды услуг, увеличивать количество маршрутов доставки грузов. Также особое внимание уделяется созданию необходимой транспортно-логистической инфраструктуры» [4, с. 17].

Разумеется, позиция «РЖД» определенным образом учитывалась при оценке выполненного студентами задания. Результаты исследовательского проекта по формированию логистической субкультуры будущих выпускников транспортного вуза помогают приоткрыть двери в сложный мир перемещений и перевозки, демонстрируя множество пока не учитываемых и не полностью изученных факторов. Более того, при обсуждении результатов в формате научного кружка и семинара многими выражалось недоумение по поводу недовостребованности основ логистики в курсе среднего образования, несмотря на свою очевидную значимость, логистика до сих пор не стала обязательной школьной дисциплиной. Отсутствие должного внимания к сфере транспорта на разных уровнях оборачивается значительными материальными и людскими потерями.

Безусловно, своевременное, со студенческого возраста формирование надежной логистической субкультуры усиливает позиции специалиста-транспортника. Каждый перевозчик находится в борьбе за клиентов и старается предложить максимальное качество услуг, но и сам их пользователь может разработать свой вариант удобного и комфортного перемещения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Пеньшин Н. В., Титова А. А. Организация автодорожного движения: пассажиропоток и аварийность // Мир транспорта. – 2015. – № 3. – С. 168–176.
2. Карпова И. В. В ОАО «РЖД» 2016 год объявлен годом пассажира. [Электронный ресурс]: http://sodruzhestvoppk.ru/новости/-в-оао-ржд-объявлен-годом-пассажира. Доступ 19.04.2016.
3. На Уфимском железнодорожном вокзале прошел «День пассажира» / Информационное агентство «Башинформ. РФ». [Электронный ресурс]: http://www.bashinform.ru/news/835104-na-ufimskom-zheleznodorozhnom-vokzale-proshel-den-passazhira/. Доступ 19.04.2016.
4. Лядов В. И. Олег Белозёров: «Наша цель – сделать перевозки грузов по транссибирскому маршруту для наших клиентов надежными, быстрыми и дешевыми» // Железнодорожник. – 2016. – № 1. – С. 17–19.

Координаты авторов: **Ахтямов Н. Т.**, **Ильясов Р. Р.** – 8 (347) 229–14–14, **Самойленко В. А.** – viktoria.samoil@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 02.07.2015, актуализирована 19.04.2016, принята к публикации 10.05.2016.