



Особенности мезологистики пассажирских перевозок



Ляна ИСИК

Lyana V. ISIK

В статье рассматриваются особенности интеграции потребительского спроса в рамках мезологистической системы городского пассажирского транспорта. Сформулированы подходы к организации управления перевозками на основе добровольной координации участников дорожно-транспортного движения.

Ключевые слова: городские пассажирские перевозки, управленческая структура, мезологистическая система, интеграционные процессы, добровольная координация участников.

Исик Ляна Владимировна — кандидат экономических наук, старший преподаватель Ростовского международного института экономики и управления.

Опыт промышленно развитых стран свидетельствует о том, что экономические тенденции, характеризующиеся процессами интеграции, в известной мере предполагают и отражают инструментарий мезологистики. С этой точки зрения формирование мезологистической системы городского пассажирского транспорта становится одним из проявлений такого рода прогрессирующих зависимостей.

Субъектно-объектный состав подобной системы составляет базис сложной многоплановой инфраструктуры, нуждающейся в активном и масштабном совершенствовании управленческих и организационно-экономических механизмов. Исследование всей совокупности взаимосвязанных и взаимообусловленных организационных, экономических, социальных, экологических, правовых и других факторов, влияющих на принятие управленческих решений в этой сфере, может служить предпосылкой к созданию эффективно функционирующих средств управления городским пассажирским транспортным хозяйством.

На примере транспортного комплекса г. Ростова-на-Дону видно, что основу управленческой структуры составляют

именно органы руководства пассажирскими перевозками. При этом доминируют три уровня:

1. *Администрация города* — формирует заказ на транспортное обслуживание населения, определяет ресурсы для выполнения запланированного объема транспортных услуг.

2. *Муниципальные транспортные предприятия* — осуществляют управление, в том числе эксплуатационное, обеспечивают заказы на транспортное обслуживание населения и распределяют выделенные ресурсы.

3. *Транспортные предприятия-парки* — реализуют план транспортной работы, осуществляют выпуск подвижного состава на трассы согласно маршрутам и расписаниям.

Стоит отметить, что трехступенчатая структура системы пассажирского транспорта по своему характеру агломерационная (типа город-пригород), опирается на магистральное построение внутригородских маршрутов (периферийный район — центр города, периферийный район — периферийный район) и имеет локальные внутрирайонные и межрайонные линии.

В целом же все очевиднее несоответствие организационной структуры, и действующие стереотипы в основном ориентированы на условия прежнего времени. Система устарела и требует преобразований. Это обусловлено следующими причинами:

- произошло перераспределение рабочей силы, которая передвигается между промышленными и спальными районами;
- сформировалось неравномерное развитие отдельных муниципальных районов города, предприятий, наличие различия их ведомственного и административного подчинения, экономического состояния;
- стало иным территориальное распределение торговой сети, появились новые супермаркеты и оптовые рынки; изменились состав и структура пассажиропотоков между центрами обучения и образования, а также центрами досуга.

Перечисленные обстоятельства усугубляют внутреннюю несогласованность управляющих звеньев городского пассажирского транспорта. В Ростове-на-Дону регулирование деятельности профильных предприятий осуществляет департамент транспорта, но делает он это в ограниченном правовом и экономическом пространстве. Помимо

организации транспортного обслуживания населения ему вменены согласование условий производства строительных, дорожных, аварийно-восстановительных и других работ на транспортных магистралях; контроль за соблюдением законодательства об обслуживании населения железнодорожным, воздушным и водным транспортом; выполнение функций единого заказчика на пассажирские перевозки; разработка предложений по оптимизации режима работы транспортных предприятий и качества обслуживания пассажиров.

Анализ показал, что городские власти принимают адекватные рыночным условиям хозяйствования управленческие решения в транспортной сфере, в том числе касающиеся пассажирских перевозок. Большинство объектов пассажирского транспорта в регионах к настоящему моменту приватизировано, появилось немалое число индивидуальных перевозчиков и частных предприятий, участвующих в освоении рынка перевозок. Демонполизация пассажирского транспорта привела к тому, что система стала в меньшей степени управляемой и в большей степени затратной. Проблема своевременного и качественного удовлетворения спроса на перевозки трансформировалась из чисто транспортной в социальную, формирующую отношение населения не только к качеству оказываемых транспортных услуг, но и в целом к тем процессам, которые происходят в стране.

В такой ситуации концентрация внимания городских властей на работе пассажирского транспорта вполне оправдана. Однако отрасль сейчас находится в условиях, когда наметилась тенденция к стабилизации реального сектора экономики и доходов граждан. Предприятия и организации, широкие слои населения с нарастающей динамикой приобретают автотранспортные средства для удовлетворения своих потребностей в перемещениях. То есть они становятся значимыми участниками городских пассажирских перевозок, и это нельзя не учитывать при формировании мезологистической системы. Связанные с мезологистикой процессы предполагают выработку специального инструментария, обеспечивающего целенаправленное воздействие на самостоятельных и независимых участников движе-



ния. Причем ни одна из сопутствующих этому задач не является легко разрешимой, поскольку налаживание добровольных основ совместной деятельности в рамках мезологистической системы еще не в полной мере изучено и нуждается в теоретическом осмыслении. Помимо прочего имеется в виду, во-первых, наличие социальных институтов, способствующих установлению контактов между потенциальными партнерами и облегчающих выбор координационных связей; во-вторых, наличие общих правил, стандартов, нормативов, регламентирующих отношения в системе городского движения.

Таким образом, взаимосвязь процессов организации и самоорганизации должна находить отражение как в системе государственного регулирования перевозок, так и в развитии различных форм самоорганизации, одной из которых утвердили себя ассоциации участников транспортного рынка. Добровольные объединения выступают тем механизмом, чье посредничество обеспечивает синтез, кооперацию и взаимодействие сообразных общим целям процессов, а главное — они реализуют содержание самонастраивающихся логистических потоков.

Добровольная координация процессов перевозки пассажиров является инновационным подходом к проектированию организационно-управленческого механизма логистической системы городских пассажирских перевозок. Она рассматривается нами как их инициативная деятельность.

Формирование механизма добровольной координации при наличии автономных и вместе с тем согласованных транспортных сетей базируется на вертикальной и горизонтальной интеграции субъектов внутригородских перевозок. В качестве интеграционных основ здесь выступают:

- ценностные установки участников движения и органов управления транспортными системами различных уровней;
- единство оценок и понимания транспортных проблем города;
- совместно освоенные технологии ведения транспортной и информационной деятельности;
- техническое и информационное взаимодействие участников процесса движения;
- финансовое и кадровое обеспечение процессов добровольной координации.

Эффект от добровольной координации процессов перевозочной деятельности в рамках мезологистической системы городского пассажирского транспорта складывается с учетом совокупности факторов, среди которых наиболее значимы:

- а) объединение усилий всех участников движения с целью достижения устойчивости перевозочного процесса в городе;
- б) сосредоточение ресурсов для обеспечения заданного целеполагания координации процессов движения;
- в) сбор и обработка необходимых объемов внутренней и внешней информации в едином банке данных для оперативной самонастройки городских перевозок.

На практике хорошо зарекомендовали себя такие организационные формы добровольного сотрудничества, как ассоциации, партнерства, общественные организации профессионалов и т. д. Однако организационное объединение участников крайне сложно и почти невозможно без единой информационной платформы. В этой связи актуализируется и встает на очередь проблема построения консолидированного информационного поля для нужд мезологистической системы городского пассажирского транспорта. ●

PROPERTIES OF MESOLOGISTICS OF PASSENGER TRAFFIC

Isik, Lyana V. – Ph.D. (Econ), senior lecturer at the Rostov International Institute of Economics and Management.

The author considers some specific properties of integration of client's demand within mesologistics system of urban passenger transport. The author formulates approaches towards traffic management based on voluntary coordination between the traffic participants.

Key words: city passenger traffic, managerial structure, mesologistics system, integrative process, participants' voluntary coordination,

Координаты автора (contact information): Исик Л. В. – lyana-isik@yandex.ru