

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ЭКОНОМИКИ И ФИНАНСОВ

На правах рукописи

Мальчикова Александра Германовна

**ОРГАНИЗАЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПОТОКОВ В СИСТЕМЕ
ГОРОДСКИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

Специальность 08.00.06 - Логистика

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени

кандидата экономических наук

Санкт-Петербург

2000

Работа выполнена в Санкт-Петербургском государственном университете экономики и финансов

- Научный руководитель - доктор экономических наук,
профессор Щербаков В.В.
- Официальные оппоненты - доктор экономических наук,
профессор Поваров Г.В.
- кандидат экономических наук,
доцент Тютиков Ю.П.
- Ведущая организация - Санкт-Петербургская государственная
инженерно-экономическая
академия

Защита состоится “ _____ ” _____ 2000 года в _____ часов на заседании диссертационного совета Д.063.86.07 при Санкт-Петербургском государственном университете экономики и финансов по адресу: 191023, Санкт-Петербург, ул. Садовая, д. 21, ауд. _____

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке университета.

Автореферат разослан “ _____ ” _____ 2000 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
д.э.н., профессор

Щербаков В.В.

ОСНОВНЫЕ ИДЕИ И ВЫВОДЫ ДИССЕРТАЦИИ

На современном этапе развития городов Российской Федерации одной из важнейших задач является создание надежно работающей, экономичной, безопасной и экологически чистой системы городского пассажирского транспорта, ориентированной на интересы гражданина, предпринимателя, рынка, общества в целом. Реформирование системы общественного транспорта требует не только государственного регулирования функционирования транспортных предприятий, но и обоснования методов и средств организационной оптимизации их деятельности.

В области теоретических и практических проблем управления общественным транспортом проблема эффективности функционирования городского пассажирского транспорта занимает весьма значимое место. Наблюдавшийся в последнее время рост стоимости всех видов ресурсов, снижение рентабельности работы транспорта, привело к вынужденному росту транспортных тарифов, а это является крайне нежелательным фактором, усиливающим инфляционные процессы в экономике. По нашему мнению, одной из существенных причин неудач многих программ и попыток в оптимизации работы городского пассажирского транспорта является слабое использование на практике развивающейся методологии, стратегии и тактики логистики.

Проблемы логистики, организации и управления транспортной деятельностью нашли отражение и развитие в работах отечественных экономистов - В.П. Алферьева, И.Д. Афанасенко, Н.В. Афанасьевой, Г.Л. Багиева, А.М. Гаджинского, М.П. Гордона, М.Е. Залмановой, К.В. Инютиной, О.А. Кролли, Л.Б. Миротина, Д.Т. Новикова, О.А. Новикова, Б.К. Плоткина, О.Д. Проценко, А.М. Родникова, В.Г. Санкова, А.И. Семеновко, В.И. Сергеева, А.А. Смехова, Д.В. Соколова, Р.Г. Соколова, М.М. Третьякова, С.А. Уварова, М.А. Чернышева, В.В. Щербакова и других. В трудах ученых обоснованы основные направления логистики, необходимость формирования логистического мышления в организации транспортной деятельности. Однако состояние российской экономики обуславливает высокую потребность исследования возможностей эффективной реализации логистического подхода в ключевых сферах и процессах предпринимательства, к которым автор относит систему городского пассажирского транспорта. Указанные обстоятельства и побудили автора к выбору темы настоящей диссертации.

Целью диссертационного исследования является реализация логистического подхода к формированию рынка городских пассажирских перевозок, адекватного требованиям современных мегаполисов Российской Федерации.

Для достижения поставленной цели в диссертационной работе необходимо было решить следующие задачи:

- исследовать тенденции развития рынка пассажирских перевозок и выявить его основные особенности;
- разработать методические подходы к изучению рынка городских пассажирских перевозок;
- обосновать направления коммерциализации городского общественного транспорта;
- сформировать стратегию оптимизации системы городских пассажирских перевозок на принципах логистики;
- разработать практические рекомендации по оценке работы городского пассажирского транспорта с использованием логистических показателей.

Предмет исследования - это совокупность организационно-экономических отношений, возникающих в процессе функционирования системы городского пассажирского транспорта.

Объектом исследования является рынок городских пассажирских перевозок, включая рынки муниципальных и коммерческих перевозок. Отдельные задачи исследования решены на региональном и муниципальном уровнях Российской Федерации.

Структура диссертации определяется целью исследования и решаемыми задачами. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованной литературы.

Во введении обоснована актуальность темы диссертационного исследования, сформулированы цель, задачи, предмет и объект исследования, охарактеризована научная новизна, показана практическая значимость полученных результатов.

В первой главе - "Общественный транспорт как логистическая система в инфраструктуре мегаполисов" - исследована роль общественного транспорта для развития современных городов, охарактеризованы свойства городского транспорта как логистической системы. Раскрыты принципиальные подходы к изучению рынка пассажирских перевозок.

Во второй главе - "Анализ рынка транспортных пассажирских услуг" - проведено исследование особенностей движения логистических потоков, показаны решения коммерциализации общественного транспорта, рассмотрены основные тенденции развития маршрутной сети Санкт-Петербурга.

В третьей главе - "Основные направления совершенствования организации общественного транспорта на коммерческой основе" - приведены научно-обоснованные рекомендации по оптимизации соотношения между муниципальным и коммерческим транспортом Санкт-

Петербурга, обоснована целесообразность применения лизинга при организации транспортных пассажирских перевозок на коммерческой основе, предложен новый подход по совершенствованию работы перевозчиков на маршрутах, основанный на принципах логистики.

В заключении сформулированы основные выводы и результаты проведенного диссертационного исследования.

Из общего содержания диссертации на защиту выносятся следующие ее положения.

Общественная сущность человека и производственные отношения определяют необходимость информационного обмена и непосредственных контактов людей в различных сферах их деятельности, что непосредственно связано с пешеходными и транспортными передвижениями. Транспорт в городе играет важную роль, он обеспечивает возможность жизнедеятельности города как цельной системы с его административными, экономическими, социальными и другими функциями. По мере роста организованности города его требования к городскому транспорту непрерывно растут.

Следует отметить, что под термином "городской пассажирский транспорт" нами понимается вид городского транспорта, выполняющий регулярные перевозки пассажиров по установленным и фиксированным на длительный период времени маршрутам, известным населению.

А с точки зрения теории системы мы определяем городской пассажирский транспорт как функционирующую на территории мегаполиса устойчивую, развивающуюся в соответствии с социально-экономическими концепциями и планированием жизнеобеспечения города, систему перевозок пассажиров.

По нашему мнению, наиболее важным является то, что логистическая система характеризуется следующими специфическими свойствами: способность взаимодействия с окружающей средой; наличие органа управления; управляемость системы; вариантность поведения; координация движения материальных, финансовых, информационных потоков и потоков услуг, наличие информационных коммуникаций, как в самой системе, так и между системами и средой; наличие контуров обратных связей в каналах информации; целенаправленное поведение системы.

Логистическая система городского пассажирского транспорта представляет собой структурированную экономическую систему, состоящую из всей совокупности предприятий и фирм, организующих потоки услуг и управляющих ими в процессе осуществления пассажирских перевозок, а также сопутствующими им потоками информации и финансов, осуществляющих обслуживание данного рынка;

ее функционирование направлено на более полное удовлетворение спроса населения в перевозках общественным транспортом.

Потоки таких транспортных услуг распространяются в определенной среде, в которой существуют свои звенья логистической системы, логистические каналы, цепи и так далее. Отметим важные свойства городского транспорта как логистической системы:

1. Целостность и членимость: система есть целостная совокупность элементов, взаимодействующих друг с другом. Декомпозицию данной логистической системы на элементы можно осуществлять по-разному. Например, как показано на рис. 1. при прохождении потока услуг от заказчика перевозок к перевозчикам и т.п. в качестве элементов могут рассматриваться транспортные предприятия, а также комитет по транспорту (заказчик).

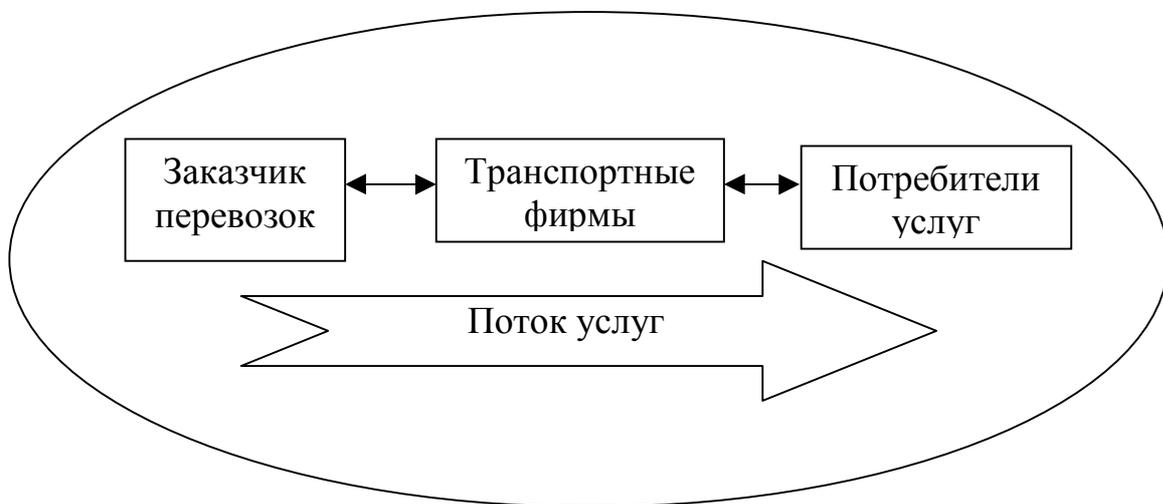


Рис. 1. Принципиальная схема городского пассажирского транспорта как логистической системы

2. Наличие связей: между элементами логистической системы имеются существенные связи, которые с закономерной необходимостью определяют интегративные качества. Все элементы данной логистической системы на макроуровне связаны между собой. Основой связи между перевозчиком и заказчиком перевозок служит договор на оказание перевозок. На микроуровне на каждом предприятии существуют свои внутрипроизводственные отношения.
3. Организация: связи между элементами логистической системы определенным образом упорядочены, то есть логистическая система имеет организацию. Структура системы городского пассажирского транспорта представлена на рис. 2.

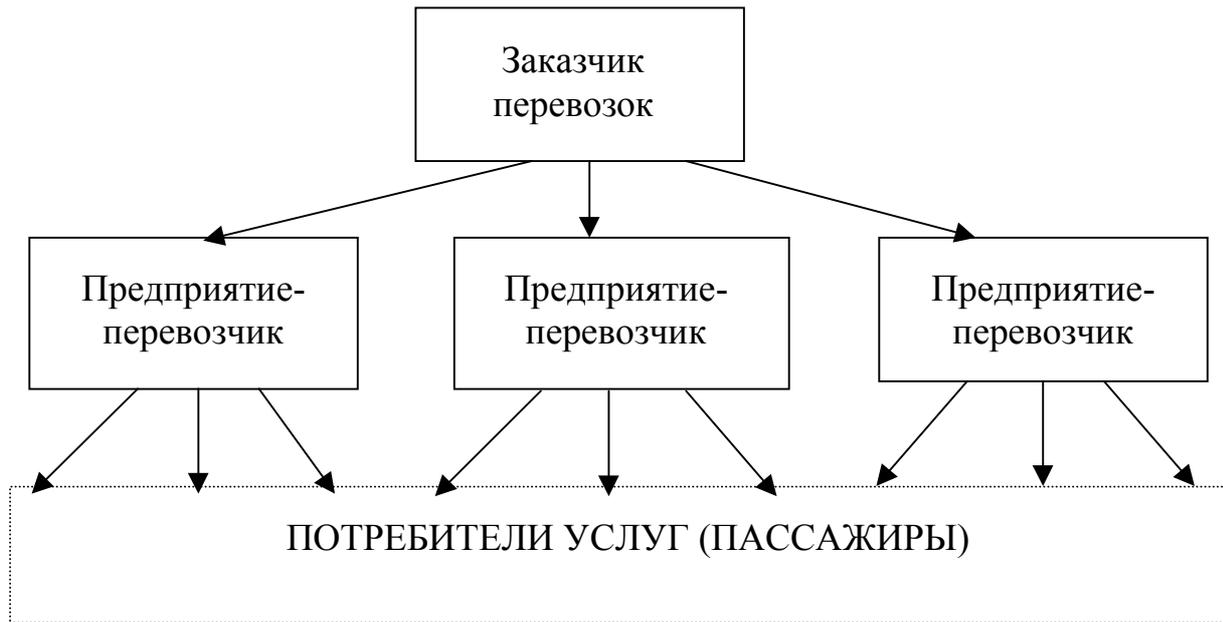


Рис.2. Организационная структура системы городского пассажирского транспорта

4. Четвертое свойство (интегративные качества): логистическая система городского транспорта обладает интегративными качествами, не свойственными ни одному из элементов в отдельности. Это способность оказать нужную услугу, в нужное время, в нужном месте, необходимого качества, с минимальными затратами, а также способность адаптироваться к изменяющимся условиям внешней среды (изменение спроса на услуги, непредвиденный выход из строя технических средств и т.п.)

Для практической реализации идей комплексного управления движением транспортных потоков необходимо, на наш взгляд, наряду с конкретными проработками организационных проблем деятельности инфраструктуры, наличие рыночных отношений между всеми участниками логистических цепей.

Таким образом, логистическую систему городского пассажирского транспорта отличает: системная организация транспортного обслуживания, потоковый характер процесса оказания услуг транспортным комплексом, территориальная ограниченность системы в рамках мегаполиса, подчиненность единой цели - наиболее полному удовлетворению спроса населения в перевозках городским транспортом.

В диссертации выявлено, что с точки зрения логистики мегаполисы предъявляют следующие требования к обслуживающему их пассажирскому транспорту:

- Работа городского пассажирского транспорта на линии не должна создавать неудобств населению в виде шума, загазованности воздуха, пылеобразования и т.п. Борьба с ними приобретает особое значение в современных условиях в связи с увеличением количества транспортных средств на улицах городов.
- Подвижной состав пассажирского транспорта должен вписываться в общий транспортный поток и не мешать другим транспортным и пешеходным потокам.

В диссертации показано, что главным назначением городского пассажирского транспорта является обеспечение населения городов перевозками при минимальных затратах полезного времени в передвижениях, максимальном транспортном комфорте, обеспечивающем минимальную транспортную утомляемость, минимальной себестоимости транспортной работы для транспортных предприятий.

Рынок транспортных услуг, на наш взгляд, должен представлять собой место свободного выбора клиентом вида и производителя услуг, которые в наибольшей степени отвечали бы условиям производства и потребления финансовых интересов клиента. Основой функционирования рынка транспортных услуг по обслуживанию населения должна быть коммерческая и финансовая самостоятельность транспортных предприятий, организаций, фирм, осуществляющих свою коммерческую деятельность в условиях конкуренции и равноправия всех форм собственности.

В диссертации проведено исследование транспортной услуги. Установлено, что транспортные услуги, оказываемые населению, отличаются динамизмом, стохастическим характером, клиенты имеют индивидуальные предпочтения, поэтому необходимо более детальное изучение запросов потребителей, мотивов их поездок, определение уровня спроса на определенный вид услуг, то есть, увеличивается потребность в исследованиях. Транспортные услуги более универсальны, чем промышленная продукция, технология перевозок зависит не только от того, кто будет пользоваться транспортом, но и от специфики потребностей пассажиров.

Известно, что общественное производство - это сложная интегрированная система, включающая в себя различные организационно-правовые структурные звенья. Проведенный в исследовании анализ рынка транспортных пассажирских перевозок показал, что в настоящее время предприятия городского пассажирского транспорта и их имущество могут находиться и действовать в любой организационно-правовой форме, допускаемых законодательством нашей страны. Сейчас не допускается дискриминация предприятий и предпринимателей по форме собственности и организационно-правовой форме предприятия при

распределении муниципальных заказов на перевозки, предоставлении льгот перевозчикам, расчетах с перевозчиками за оказанные услуги по перевозкам.

В диссертации установлено, что помимо появления предприятий различных организационно-правовых форм собственности в логистической системе городского пассажирского транспорта все маршруты разделены на муниципальные и коммерческие.

Для обеспечения перевозок пассажиров на муниципальных маршрутах городского пассажирского транспорта органами местного самоуправления формируется муниципальный заказ предприятиям городского пассажирского транспорта на перевозки и обеспечивающую их деятельность, в котором определяется для каждого маршрута количество и тип подвижных единиц в соответствии с утвержденным расписанием.

Муниципальный заказ размещается органами местного самоуправления:

- по предприятиям городского пассажирского транспорта, признанным в соответствии с действующим законодательством монополистами, а также по предприятиям городского пассажирского транспорта, находящимся в государственной или муниципальной собственности (если доля государственного или муниципального имущества составляет более половины стоимости общего имущества предприятия), в обязательном порядке;
- для всех остальных предприятий городского пассажирского транспорта на конкурсной основе.

В настоящее время основным документом, определяющим взаимные права и обязанности, возникающие между предприятием городского пассажирского транспорта и заказчиком перевозок, является договор, заключаемый в обязательном порядке. Муниципальный заказ оформляется двусторонним договором между предприятием городского пассажирского транспорта и заказчиком перевозок, уполномоченным органами местного самоуправления.

В диссертации установлено, что основной целью организации коммерческих маршрутов является предоставление дополнительных транспортных связей, обслуживание крупных торговых и культурно-бытовых центров, внутригородских и пригородных зон отдыха, дачных участков и других объектов.

Для организации коммерческих маршрутов используется подвижной состав промышленных предприятий, учреждений и юридических лиц. Основное отличие от муниципальных маршрутов в том, что коммерческие маршруты работают по принципу самокупаемости. Использование средств городского бюджета для покрытия убытков от работы коммерческих маршрутов не допускается. Кроме того, организация

коммерческих маршрутов не должна ухудшать обслуживания пассажиров на регулярных городских маршрутах (муниципальных).

В исследовании были выявлены основные цели, которые стоят перед транспортом нашей страны в условиях формирования рыночной экономики России, а именно:

1. Для скорейшего выхода из нынешнего тяжелого кризиса должна быть достигнута стабилизация работы транспорта, достаточное и ритмичное транспортное обслуживание всех групп населения и хозяйственно-экономической сферы.

2. Необходимо создать в России гарантии свободного развития в транспортном комплексе предприятий всех организационно-правовых форм собственности, в том числе с участием иностранного капитала. Экономическая свобода отдельных предприятий должна обеспечивать применение любых форм коммерческого и технологического взаимодействия с клиентурой, необходимых для удовлетворения ее транспортных потребностей.

3. Должно быть достигнуто стабильное удовлетворение потребностей населения в перевозках пассажиров, что является важнейшей социальной задачей.

4. Система координации и взаимодействия транспортных предприятий должна быть в корне перестроена и поставлена, в определенной мере, на коммерческую основу. Необходимо обеспечить опережающее развитие независимых транспортных предприятий, построение современных транспортных систем на основе логистических принципов.

К основным логистическим принципам в настоящее время можно отнести следующие:

- Системный подход, который проявляется в рассмотрении всех элементов логистической системы городского транспорта как взаимосвязанных и взаимодействующих для достижения единой цели управления. Отличительной особенностью системного подхода является оптимизация функционирования не отдельных элементов, а всей логистической системы в целом.
- Принцип тотальных затрат, а именно, учет всей совокупности издержек управления потоками транспортных услуг и связанными с ними информационными и финансовыми потоками по всей логистической цепи.
- Принцип глобальной оптимизации. При оптимизации структуры или управления в синтезируемой логистической системе городского транспорта необходимо согласование локальных целей функционирования элементов системы для достижения глобального оптимума.

- Принцип логистической координации и интеграции подразумевает достижение согласованного, интегрального участия всех звеньев логистической системы городского транспорта от ее начала и до конца в управлении логистическими потоками при реализации целевой функции.
- Принцип всеобщего управления качеством - обеспечение надежности функционирования и высокого качества работы каждого элемента логистической системы городского транспорта для обеспечения общего качества сервиса.
- Принцип устойчивости и адаптивности. Логистическая система должна устойчиво работать при допустимых отклонениях параметров и факторов внешней среды. При значительных колебаниях стохастических факторов внешней среды логистическая система должна приспосабливаться к новым условиям, меняя программу функционирования, параметры и критерии оптимизации.

Преимущество имеет системный подход, который определяют как особый тип методологического исследования, в связи с чем целью конкретного применения его являются не характеристики некоторого объекта сами по себе, а анализ действенности и продуктивности применяющихся в изучении данного объекта способов выявления таких характеристик.

Структурные сдвиги в экономике страны, наряду с уменьшением общих объемов перевозок, вызвали рост конкуренции на рынке городских пассажирских перевозок. В данных условиях неизбежно появляется потребность в изучении рынка транспортных услуг, проведении его сегментации по потребителям, видам перевозок и услуг, поиском новых видов деятельности, определении емкости данного рынка.

Определить емкость рынка пассажирских перевозок можно с помощью проведения обследования пассажиропотоков. Для повышения качества обслуживания пассажиров и обеспечения наиболее эффективного использования подвижного состава предприятия городского пассажирского транспорта должны систематически обследовать и изучать пассажиропотоки по дням недели и месяцам года, как на отдельных маршрутах, так и на всей маршрутной сети. В зависимости от принятого масштаба обследование пассажиропотоков может проводиться сплошное и выборочное. Сплошное обследование осуществляется одновременно на всех маршрутах одного или нескольких видов пассажирского транспорта, выборочное - на отдельных маршрутах или рейсов маршрутов.

В диссертации выявлено, что на наземном городском пассажирском транспорте можно применять следующие методы обследования пассажиропотоков: отчетно-статистический, таблично-опросный, счетно-

табличный, анкетный, талонный, глазомерный. Полученный в результате обследований пассажиропотоков материал может служить основанием для корректировки маршрутной схемы, отдельных маршрутов, составления расписаний движения транспортных средств, организации экспрессных, полуэкспрессных, укороченных рейсов, выбора типа транспортных средств, распределения их по маршрутам, а также для разработки мероприятий по улучшению обслуживания пассажиров в часы пик.

Основными направлениями исследований на рынке городских пассажирских перевозок, на наш взгляд, являются:

1. Исследование рынка, которое может проводиться широко и охватывать исследование макроэкономических тенденций экономики, конъюнктурные исследования, но может иметь и узкую направленность, непосредственно на рынок транспортных услуг определенного региона (района).
2. Исследование производства транспортной услуги, его сильных и слабых сторон, оценка рыночных возможностей с точки зрения потенциала провозных возможностей транспортной организации, диверсификации деятельности предприятия.
3. Исследование путей доступа к потребителю, а также провозных возможностей транспортной организации.

Изучение функционирования логистической системы городского пассажирского транспорта невозможно, на наш взгляд, без определения места финансовых потоков в ней. Одним из объектов логистизации городских пассажирских перевозок являются финансовые потоки, особенно финансовые средства, направляемые транспортным предприятиям за оплату транспортной работы, бюджетные дотации и субсидии. Следует заметить, что под финансовым потоком в логистике понимают направленное движение финансовых средств, циркулирующих в логистической системе, а также между логистической системой и внешней средой, необходимых для обеспечения эффективного движения определенного потока услуг.

По отношению к логистической системе городского пассажирского транспорта финансовые потоки подразделяются на внешние и внутренние. Внешний финансовый поток протекает за границами данной логистической системы (бывает двух видов - входящий и выходящий), а внутренний финансовый поток существует внутри рассматриваемой системы.

По назначению в системе городских пассажирских перевозок можно выделить следующие основные виды логистических финансовых потоков:
- финансовые потоки, возникающие в процессе оказания услуг (оплата проезда, провоза багажа, штрафов);

- финансовые потоки за выполненные муниципальные перевозки (оплата транспортной работы);
- финансовые средства, компенсирующие убытки от перевозок льготных категорий пассажиров на муниципальных маршрутах;
- инвестиционные финансовые потоки.

Выполненное исследование показало, что одной из главных особенностей рынка пассажирских услуг является возникновение финансовых потоков между предприятием-перевозчиком и заказчиком перевозок в лице муниципалитета. Данная ситуация показана на рис.3.

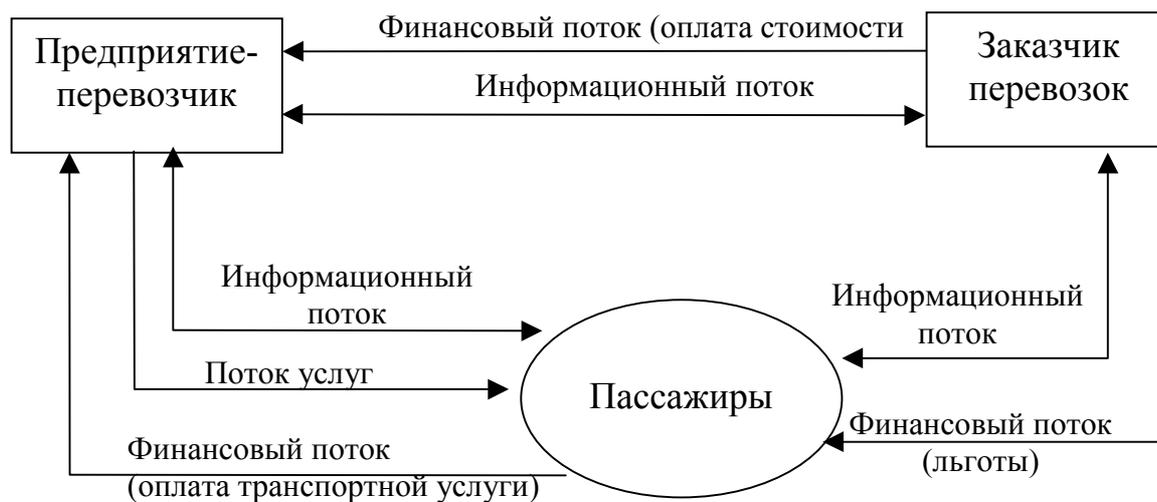


Рис. 3. Схема движения логистических потоков на рынке перевозок

Под маршрутной системой нами понимается увязанная территориально и во времени совокупность маршрутов всех и отдельных видов городского пассажирского транспорта, обслуживающих городские пассажирские перевозки в пределах заданной транспортной сети. При этом под территориальной увязанностью маршрутной системы, по нашему мнению, определяется согласованное с осваиваемыми пассажироперевозками размещение на плане города маршрутов какого-либо одного и разных видов городского пассажирского транспорта, их конечных станций, остановочных пунктов и других линейных сооружений; а под увязанностью во времени - согласование режимов работы маршрутов во времени и расписаний движения транспортных средств, обслуживающих разные маршруты.

В исследовании выявлено, что с логистической точки зрения маршрутная система городского пассажирского транспорта должна соответствовать, на наш взгляд, следующим основным требованиям:

1. Соответствовать пассажиропотоку по направлениям и обеспечивать такое принудительное распределение его по сети, при котором наилучшим образом обеспечивалась бы прямолинейность пассажиропоездки, беспересадочность, минимальное транспортное

время и полное соответствие интенсивности движения пропускной способности всех участков транспортной сети.

2. Быть оптимально координированной в пространстве и времени по внешним связям с системой пригородного и междугороднего транспорта всех типов (железнодорожного, водного, воздушного и т.д.), внутренним связям отдельных видов городского пассажирского транспорта между собой (включая автотранспорт), по связям транспортных районов отдельных видов массового пассажирского транспорта, по связям маршрутов внутри отдельных видов городского пассажирского транспорта.
3. Быть гибкой, т.е. не требовать больших капитальных затрат и эксплуатационных расходов, связанных с ее корректировкой и оптимизацией, необходимость в которых неизбежно возникает при территориальном развитии города, например, при закрытии или открытии новых предприятий, торговых центров и других действиях, вызывающих изменения пассажиропотоков. Необходимо также, чтобы маршрутная система допускала возможность корректировки в кратчайшие сроки и связанные с ней работы оказывали минимальное мешающее влияние на жизнедеятельность города.
4. Обеспечивать максимально равномерное распределение пассажиропотока по длине маршрутов и во времени (в разные периоды движения) и требуемое саморегулирование распределения пассажиропотоков по маршрутам, районам движения и видам транспорта.
5. Обеспечивать реализацию максимальной расчетной скорости сообщения и эксплуатационной скорости подвижного состава, возможность ее повышения за счет реорганизации движения (перевода маршрутов на режим экспрессного движения, гибкого регулирования его с помощью средств современной вычислительной техники и проведения других мероприятий по совершенствованию системы организации движения). Главным условием обеспечения возможности реализации максимальных скоростей является такое проектирование маршрутной системы, которое обеспечивало бы максимальное исключение участков ограничения скорости движения и их влияния на скорость сообщения, минимальное мешающее влияние на работу маршрутного подвижного состава постороннего дорожного движения и возможность быстрого восстановления нарушенного движения.
6. Позволять оптимизацию по критерию минимума общих затрат транспортного времени населения в передвижениях, т.е. обеспечивать наименьшую пересадочность сообщений, наименьший коэффициент непрямолинейности поездок, минимальный интервал между поездами, максимальную скорость сообщения.

7. Допускать оптимизацию по критерию максимальной эксплуатационной экономичности, т.е. требовать максимально простой системы организации движения с применением по возможности средств автоматизированных систем управления движением, минимального штата линейных работников, обеспечивать минимальные нулевые пробеги и максимальное использование подвижного состава по вместимости в пределах, допускаемых требованиями комфортабельности транспортного обслуживания пассажиров.
8. Обеспечивать оптимизацию по критерию минимума удельных капитальных вложений в конечные станции, остановочные пункты и другие линейные сооружения.

В процессе изучения рынка городских пассажирских перевозок было установлено, что с применением логистического подхода задачи городского пассажирского транспорта будут сведены к достижению таких целей, как максимизация прибыли каждого отдельного транспортного предприятия при наиболее полном удовлетворении спроса пассажиров, эффективное использование транспортных средств предприятий за счет оптимального распределения их на маршруте, поведение фирм на рынке с учетом его постоянно меняющейся конъюнктуры.

С применением логистики, по нашему мнению, возможно повышение технической оснащенности пассажирского транспорта и частоты движения, уменьшение максимальной наполняемости подвижного состава в "часы пик", использование современных компьютерных систем и изучение информационных потоков, что должно привести к совершенствованию организации перевозок пассажиров.

В исследовании доказано, что в рамках логистического подхода к решению поставленной проблемы на государственном уровне необходимо обеспечить формирование и реализацию государственной транспортной политики, направленной на удовлетворение спроса населения и потребностей экономики в перевозках и других видах транспортных услуг. Также необходимо формирование единой общегосударственной, экономической, инвестиционной, научно-технической, тарифной, кадровой и социальной политики в области городского пассажирского транспорта.

В диссертационном исследовании выявлено, что важнейшими логистическими показателями, позволяющими оценить работу городского пассажирского транспорта в целом и каждого предприятия в отдельности, являются следующие: общий объем перевозок пассажиров, пассажирооборот, пассажирокилометры, коэффициент перевозимости, коэффициент заполняемости, коэффициент потребления услуг городского пассажирского транспорта.

Таким образом, суть реализации логистической концепции на рынке пассажирских перевозок состоит в разработке и внедрении логистических систем управления, то есть таких систем синхронного управления потоками услуг (перевозки пассажиров), сопутствующими им финансовыми и информационными потоками, которые основываются на логистических принципах и методах.

ВКЛАД АВТОРА В ПРОВЕДЕННОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ

Теоретической и методологической основой диссертационной работы послужили фундаментальные и прикладные исследования в области экономики и организации транспорта, организации предпринимательской деятельности, экономики рыночных отношений, менеджмента, маркетинга и логистики. В диссертационном исследовании использовались труды ученых Санкт-Петербургского государственного университета экономики и финансов, Российской экономической академии, Санкт-Петербургской государственной инженерно-экономической академии, других вузов и НИИ России, а также монографии и иные научные публикации отечественных и зарубежных ученых и специалистов.

Задачи диссертационного исследования решались с учетом законодательства Российской Федерации, постановлений Правительства, нормативных актов министерств и ведомств, администрации Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В диссертации использованы материалы федеральной и региональной статистики, официальные методические, нормативные и справочные материалы, рекомендации научно-практических конференций и семинаров по исследуемым вопросам.

В работе использовались системный подход, методы экономического и структурного анализа, логистическое моделирование. Обработка фактических данных осуществлялась с применением экономико-статистического инструментария.

Конкретный вклад автора в проведенное исследование выражается в том, что:

- на основе анализа экономической ситуации системы общественного транспорта раскрыта роль логистики в решении транспортных проблем;
- определено влияние государственного регулирования на деятельность городского пассажирского транспорта;
- обосновано применение логистического подхода к совершенствованию деятельности системы городских перевозок;

- построена логистическая модель системы городского пассажирского транспорта.

СТЕПЕНЬ НОВИЗНЫ И ПРАКТИЧЕСКАЯ ЗНАЧИМОСТЬ РЕЗУЛЬТАТОВ ИССЛЕДОВАНИЯ

По своим целям и задачам исследование носит научно-методический характер и направлено на решение важной проблемы - повышение эффективности функционирования системы городского пассажирского транспорта.

Научная новизна полученных в исследовании результатов выражается в том, что в нем:

- введено в научный оборот понятие логистической системы городского пассажирского транспорта и описана ее структура;
- предложен комплекс логистических показателей для оценки маршрутной сети городского пассажирского транспорта;
- уточнены методические приемы исследования рынка городских пассажирских перевозок с использованием теории логистики;
- сформулированы и описаны основные направления формирования логистической системы городских пассажирских перевозок;
- разработана унифицированная схема коммерциализации городского общественного транспорта.

Основные положения диссертационного исследования и полученные результаты докладывались на конференциях и семинарах различных уровней. Отдельные материалы нашли отражение в содержании учебных дисциплин, преподаваемых в Санкт-Петербургском государственном университете экономики и финансов.

Практическая значимость диссертационной работы состоит в том, что выполненные автором теоретические обобщения, разработанная методология, модели и методические подходы ориентированы на повышение эффективности управления потоковыми процессами в системе городского пассажирского транспорта за счет применения логистики.

По теме диссертационного исследования опубликованы следующие научные работы:

1. Организационно-экономические аспекты развития системы общественного транспорта: Препринт. - СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2000. - 1,5 п.л.
2. Логистический подход к работе городского пассажирского транспорта // Международная научная конференция "Экономические реформы в России". - СПб.: Изд-во СПбГТУ, 2000. - 0,12 п.л.
3. Логистика общественного транспорта: Препринт. - СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2000. - 1,4 п.л.

4. Организация городских пассажирских перевозок с использованием лизинга // Международная научная конференция "Экономические реформы в России". - СПб.: Изд-во СПбГТУ, 2000. - 0,09 п.л.