

УДК 338.47

*В. И. Прядкин,
А. М. Букреев,
Д. В. Бычков*

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК (НА ПРИМЕРЕ Г. ВОРОНЕЖА)

Аннотация: в статье рассматриваются особенности организации пассажирских перевозок в г. Воронеж. Отмечается, что транспортная политика города направлена на дальнейшее развитие городского пассажирского транспорта. Рассматриваются основные проблемы, возникающие перед частными перевозчиками.

Ключевые слова: городской пассажирский транспорт, эффективность использования транспорта, пути повышения эффективности и качества перевозок, тарифная политика.

UDC 338.47

*V. I. Pryadkin,
A. M. Bukreev,
D. V. Bychkov*

ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC MECHANISM OF IMPROVING QUALITY OF PASSENGER TRANSPORTATION SYSTEM (ON THE EXAMPLE OF VORONEZH CITY)

Abstract: the article with specific features of organization of passenger routes in Voronezh. It is emphasized that transportation policy of the city is aimed at further development of urban passenger transport. The article comments on the main problems existing in the sphere of private transportation system.

Keywords: urban passenger transport, the effectiveness of transport usage, ways of increasing effectiveness and quality of transportation, the policy of rate formation.

Введение

В настоящее время проблема качества и безопасности пассажирских перевозок является одной из важных задач для регионов нашей страны. Пассажирские перевозки касаются практически каждого жителя региона, люди проводят значительную часть своей жизни по дороге на работу и с работы в общественном транспорте, что во многом определяет уровень комфорта, удобства жизни в городах, посёлках.

Задачи регионального пассажирского автотранспорта

Первостепенной задачей регионального пассажирского автотранспорта является наиболее полное удовлетворение потребностей населения в передвиже-

нии, обеспечении транспортной подвижности и доступности, сокращение затрат времени пассажиров на поездки, улучшение культуры обслуживания, обеспечение безопасности движения, рациональное использование подвижного состава. Поэтому основная задача, стоящая перед общественным транспортом является повышение культуры и качества пассажирских перевозок, при одновременном снижении аварийности на дорогах. В регионах необходимо развивать инфраструктуру городского транспорта с повышенным уровнем комфорта, обеспечивающего широкий охват маршрутной сети, надёжность сообщения, при этом необходимо так же увеличить доходность пассажирских перевозок.

В настоящее время в регионах происходит активное формирование системы управления качеством пассажирских перевозок. Пассажиры, как потребители транспортных услуг, уделяют все большее внимание повышению качества различных составляющих потребительских свойств этих услуг — вежливости персонала, комфортабельности, безопасности, гарантированию заявленного уровня обслуживания, заставляя перевозчиков конкурировать между собой и стремиться к оказанию более качественных услуг.

Показатели качества пассажирских перевозок

Качество перевозок пассажиров регламентировано ГОСТ Р 51004-96 «Пассажирские перевозки. Номенклатура показателей качества». Настоящий стандарт устанавливает основную группу показателей качества по характеризующим ими потребительскими свойствами пассажирских перевозок. Одним из важных и определяющих является экономический показатель, включающий: стоимость проезда от пункта отправления до пункта назначения; время нахождения в пути; затраты времени на поездку из города до аэропорта и назад. Показатели комфортности поездки характеризуют качество пассажирских перевозок, обуславливающие создание необходимых условий обслуживания и удобства пребывания на основании нормативных документов, к основным из них относятся: площадь, приходящаяся на одного пассажира; температура воздуха и освещенность в транспортном средстве; допустимые значения шума, вибрации и влажности; среднее наполнение салона транспортного средства. Скоростные показатели характеризуют продолжительность пребывания пассажира в поездке, это — средняя скорость движения, частота остановок и продолжительность поездки. Движение транспортных средств в соответствии с расписанием оценивается долей транспортных средств отправляемых и прибывающих по расписанию, средним и максимальным интервалом движения. Не менее важными также является показатели безопасности выполнения пассажирских перевозок, определяемые готовностью транспортного средства к выполнению пере-

возок — укомплектованность экипажем, спасательными средствами, маршрутными картами, нормативной документацией, инвентарем и приспособлениями. Так же безопасность перевозок характеризуется надежностью функционирования и профессиональной пригодностью транспортных средств. Профессиональная пригодность персонала является составной частью обеспечения безопасности пассажирских перевозок, включающая уровень квалификации водителей и периодичность её повышения, число нарушений правил управления транспортным средством и должностных инструкций за определенный период. Надежность функционирования транспортного средства характеризует безотказность работы в течении смены определяется техническим состоянием, определяемым ресурсом и сроком службы, периодичностью контроля технического состояния транспортного средства органами государственного надзора, а также наличием документов, подтверждающих допуск транспортного средства к эксплуатации [1].

Методы управления качеством региональных пассажирских перевозок

Содержание организационно-экономических методов управления качеством перевозок рассмотрим на примере г. Воронежа, в котором насчитывается около 1 млн жителей [2, 3, 4].

В настоящее время система пассажирского транспорта в городе Воронеже представлена муниципальным предприятием МКП МТК «Воронежпассажиртранс» и частным транспортным сектором в количестве 24 предприятий.

На рынке транспортных услуг преимущественное положение занимает частный транспорт, объем перевозок которого составляет 90 %.

Основу парка частных перевозчиков составляют автобусы малого и среднего классов. Их доля составляет около 83 %.

В городе Воронеже организована работа 131 автобусного маршрута. Общая протяженность этих маршрутов, согласно утвержденной маршрутной сети города, составляет 2154,4 км. Списочное количество автобусов предприятий всех форм собственности, работающих на городских автобусных марш-

рутах, в настоящее время составляет около 1860 единиц.

Рассматривая городские автобусные перевозки, необходимо отметить их существенную специфику, обусловленную рядом объективных и субъективных причин. К ним относятся:

1. Внешнее организационное, связанное с перевозочным процессом:

— компактная обслуживаемая территория;

— строго спланированные и протяженные маршруты с частыми остановками, торможениями, поворотами. Интенсивным движением автотранспорта и устойчивым средним пассажиропотоком;

— интенсивное использование подвижного состава (большие среднесуточные пробеги, наличие часов «пик», в которые автобусы работают с перегрузкой в 1.5—2 раза, частые переключения передач, повышенная частота вращения коленчатого вала двигателя);

— недостаточная организация и регулирование движения (движение в общем потоке и отсутствие приоритетов, недостаточное обустройство остановочных пунктов, неудовлетворительное состояние дорожного покрытия и т. д.)

— эксплуатация в условиях загрязнения окружающей среды, загазованности.

2. Внутренние организационные и технические, связанные с недостаточным обеспечением производственно-технической базы; персоналом; техническим состоянием подвижного состава; организацией, управлением и технологией технического обслуживания и ремонта автобусов и другие факторы, которые в значительной степени управляемы со стороны предприятия, и, следовательно, являются резервом совершенствования его работы.

3. Экономические, связанные с постоянно увеличивающейся дота циюнностью, вызванной следующими факторами:

— рост цен на подвижной состав;

— увеличение затрат на эксплуатацию автобусов из-за подорожания топлива, автомобильных шин, запасных частей, эксплуатационных материалов, рост суммы накладных расходов и т. д.

Транспортная политика городской организации направлена на дальнейшее развитие городского пассажирского авто-

транспорта. С этой целью в Воронеже, как и в городских маршрутах автобусов малого класса на автобусы большой вместимости, а также обновление имеющегося подвижного состава. В настоящее время на маршрутах города работает большое количество автобусов с повышенным износом, который не удовлетворяет современным требованиям как в части комфортабельности, так и в части безопасности дорожного движения. Кроме того, при эксплуатации транспорта с большим износом увеличиваются расходы на его техническое обслуживание и ремонт. На смену устаревших автобусов должны прийти автобусы, соответствующие экологическому стандарту Евро-5. Так у новой модели автобуса Вектор пассажироместимость составляет 65 человек, в том числе 21 посадочное место. Благодаря внесенным конструктивным изменениям салон стал более комфортабельным и безопасным. Автобус Вектор более адаптирован для городских пассажирских перевозок, конструкция салона продумана и имеет эстетичный внешний вид, отличается в лучшую сторону от устаревших моделей. В салоне автобуса установлены новые поручни, кондиционер, видеорекамеры, терминалы для оплаты с помощью пластиковой карты, что позволяют упростить процесс оплаты проезда, бесплатный WiFi и другое оборудование.

Принципиальным отличием автобуса Вектор, от существующих моделей городских автобусов, является применение в трансмиссии автоматической коробки передач фирмы Allison. Применение которой позволяет существенно уменьшить число переключений передач, а следовательно повысить безопасность перевозки пассажиров снизить утомляемость водителя, поэтому водитель основное внимание уделяет дорожной обстановке. Применение автоматической коробки передач Allison позволило повысить срок службы агрегатов автобуса, работа сцепления стала менее напряженной, значительно повысился срок службы рабочей тормозной системы и в целом снизились расходы на запасные части и обслуживание трансмиссии. Компания ООО ТК «Автолайн» в настоящее время эксплуатирует 6 автобусов Вектор с автоматической коробки передач Allison.

Однако, автобус Вектор является модификацией шасси грузового автомобиля семейства ГАЗ, он не был спроектирован согласно требований, предъявляемых к автобусам городского исполнения. Поэтому эти автобусы дешевле в обслуживании, имеют более жесткую подвеску, а их салон не в полной мере отвечает требованиям по комфортабельности и безопасности как автобусы городского исполнения [5].

Городские автобусы предназначены для перевозки пассажиров в городской черте. Основное требование к ним — большая вместимость и возможность быстрого и удобного входа, прохода и выхода пассажиров, быстрота сообщения и приспособленность к суточным изменениям пассажиропотока. Эти автобусы, имеют низкий пол, большие накопительные площадки в средней и задней частях салона, широкий проход, несколько крупноразмерных дверей, подножки небольшой высоты, удобные поручни. Салон имеет хорошее естественное и искусственное освещение, а вентиляционное и отопительное оборудование обеспечивают комфортные условия во время поездки [6]. Однако эксплуатация городских автобусов большой вместимости требует больших затрат на обслуживание и ремонт, поэтому в регионах городские автобусы не могут конкурировать с имеющимися автобусами малой и средней вместимости, разработанными на базе грузовых автомобилей. Поэтому воронежская компания ООО ТК «Автолайн» вынуждена была передать в другие регионы три городских автобуса большой вместимости из-за низкой конкурентоспособности. В настоящее время в Воронеже автобусы большой вместимости составляют подавляющее меньшинство.

Таким образом, приобретение нового подвижного состава — первоочередная задача развития городского пассажирского транспорта.

Однако, необходимо отметить, что на протяжении последних лет решить данный вопрос на уровне муниципалитета, не представлялось возможным из-за острого бюджетного дефицита. Поэтому данный вопрос решается поэтапно из разных источников финансирования с привлечением перевозчиков всех форм собственности.

В ходе реализации мероприятий, предусмотренных муниципальной целевой программой, «Развитие городского пассажирского транспорта городского округа города Воронежа», при поддержке федерального и областного бюджетов приобретено 54 автобуса большой вместимости и 5 автобусов среднего класса. Приобретение нового подвижного состава позволило увеличить удельный вес муниципального транспорта в общем выпуске на 4 %, что, по нашему мнению, явно недостаточно.

Основные проблемы, возникающие перед частными перевозчиками, следующие:

— наличие маршрутов большой протяженности с маленьким коэффициентом сменяемости пассажиров, а также маршрутов-дублеров;

— высокая себестоимость перевозок, обусловленная высокими ценами на автомобильное топливо (в настоящий момент наблюдается резкое его подорожание), автошины, запасные части и агрегаты, высокие накладные расходы;

— низкий тариф на перевозку, обусловленный сдерживанием его роста из-за социальной значимости пассажирских перевозок;

— высокий банковский процент при получении кредитов на покупку автотранспортных средств, высокие лизинговые платежи. Из-за быстрого износа автобусов, работающих в городских условиях, «длинные» кредиты являются неприемлемыми для перевозчиков.

Следует заметить, что тарифы на городские перевозки в настоящее время устанавливают муниципальные органы власти, ориентирующиеся на сложившийся уровень жизни населения в городе. Это ограничивает возможности автобусных предприятий любой формы собственности в получении прибыли, поэтому муниципалитеты вынуждены дотировать предприятие, осуществляющее перевозки пассажиров, с целью обновления подвижного состава и укрепления их материально-технической базы.

Нами установлено, что предприятие с частной формой собственности работают эффективнее. В то же время следует отметить, что они не обслуживают маршруты,

связывающие удаленные районы города, районы города с малочисленным населением, не располагают большой производственно-технической базой. Однако, частные перевозчики берут на себя большую часть городских автобусных перевозок, обеспечивают высокую регулярность работы автобусов на линии, что в свою очередь положительно сказывается на качестве предоставляемых услуг по перевозке пассажиров.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что целесообразно не только развивать муниципальный транспорт, но и поддерживать и стимулировать частных перевозчиков (представителей малого и среднего бизнеса).

Одним из способов значительной экономии денежных средств при эксплуатации автобусного парка является перевод автобусов на газовое топливо. Такое топливо не только дешевле бензина или дизельного топлива, но и оказывает меньшее воздействие на окружающую среду, что очень важно для больших городов. На маршрутах города Воронежа уже курсируют автобусы, работающие на газе. В 2014 году ВПАТП № 3 получило 25 новых автобусов НЕФАЗ-42111-02, работающих на газовом топливе. Но стоит отметить, что переоборудование автобусов недешево, а также то, что количество газовых заправок на территории города ограничено.

Для автотранспортных предприятий государственного сектора, дотируемых из бюджетов любых уровней, важным фактором снижения затрат на перевозки является приобретение материалов, необходимых для эксплуатации и ремонта подвижного состава по низким ценам, недопущение завышения цен поставщиками материалов (работ, услуг). Федеральным законом от 05.05.2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» определяется порядок мониторинга цен, проведение аукционов на поставку товаров, порядок заключения договоров, исключается недобросовестная конкуренция и т. д. Проведение мониторинга цен при заключении договоров на поставку товаров важно и для частных перевозчиков.

К сожалению, в настоящее время почти не проводится работа по обновлению нормативов затрат на эксплуатацию и ремонт подвижного состава, автомобильного транспорта, разработки методических материалов по расчетам тарифов на перевозку пассажиров. Регулярно корректируются только нормы расхода топлива и смазочных материалов. Последние изменения были внесены в распоряжение Министерства транспорта РФ от 14.03.2008 года № АМ-23-р «О введении в действие методических рекомендаций «Нормы расхода топлива и смазочных материалов на автомобильном транспорте» в мае 2014 года.

Руководящий документ РД 3112199-1085-02 «Временные нормы эксплуатационного пробега шин автотранспортных средств» был принят Министерством транспорта РФ 4 апреля 2003 года. Не утратило силу и не переиздано вновь «Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта», утвержденное Министерством автомобильного транспорта РСФСР 20 сентября 1984 года.

Нормативы численности инженерно-технических работников и служащих автотранспортных предприятий были разработаны в 1975 году (письмо Минавтотранса РСФСР от 11.08.1975 года). Утратили силу и не разработаны вновь нормы списания аккумуляторных батарей. Такое положение затрудняет работу по нормированию затрат и проведению экономических расчетов на автотранспортных предприятиях.

Повышение производительности труда зависит от квалификации персонала работающих на предприятии. При изучении работы нескольких частных перевозчиков города Воронежа, выяснилось, что существует «кадровый голод» прежде всего водителей, так, в ООО «Воронежская транспортная компания» из-за отсутствия водителей ежемесячно простаивает от 5 до 7 автобусов, в ООО «Звезда» от 3 до 5 автобусов, в ООО «Автолиния» от 3 до 7 автобусов.

Одним из факторов, влияющих на снижение затрат на ремонт автобусом, является качество дорог, по которым проходят автобусные маршруты. Плохое состояние

дорожного покрытия, отклонения от регламентированных характеристик дорог, низкий уровень организации дорожного движения приводят к снижению технической скорости движения автобусов на маршруте, что вызывает увеличение времени оборота и, как следствие, выпуска их на линию для сохранения установленного уровня качества перевозок пассажиров. Поэтому необходим периодический мониторинг состояния дорожного полотна и уровня организации дорожного движения. Также из-за низкого качества дорожного покрытия в городе Воронеже происходит ускоренный износ ходовой части эксплуатируемых автобусов, автошин, увеличивается расход топлива.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что повышение эффективности пассажирских автобусных перевозок достигается решением комплекса следующих организационных и экономических задач:

- систематическое изучение пассажиропотоков на автобусных маршрутах;

- разработка на основе материалов обследований пассажиропотоков рациональных маршрутных схем, предусматривающих при необходимости открытие новых и изменение направления существующих маршрутов;

- выбор типа и определение количества подвижного состава на маршруте;

- составление расписания движения автобусов и графика их выпуска на линию; нормирование скоростей движения автобусов;

- координация работы автомобильного транспорта с другими видами пассажирского транспорта;

- направление движения автотранспортных средств и оперативный контроль за регулярностью движения;

- снижение себестоимости перевозок;

- недопущение недобросовестной конкуренции в сфере пассажирских перевозок;

- своевременность принятия тарифов, сбалансированная ценовая политика;

- подбор квалифицированных кадров;

- улучшение качества дорог.

Организация работы городского пассажирского транспорта должна быть направ-

лена на повышение эффективности его работы в сочетании соблюдения интересов государства, муниципалитета, транспортных предприятий и всех слоев населения. С решением этих задач будет обеспечено устойчивое функционирование городского пассажирского автотранспорта, являющегося одним из условий повышения уровня жизни жителей города.

Вывод

Проблема повышения качества пассажирских перевозок в регионах требует комплексного подхода, включающая рассмотрение не только вопросы экономического характера, но и более детальное рассмотрение вопросов маркетинга, безопасности движения с учетом особенностей существующей улично-дорожной сети, дорожного строительства и сферы обслуживания.

ЛИТЕРАТУРА

1. ГОСТ Р 51004-96. Пассажирские перевозки. Номенклатура показателей качества. — Введ. 1996-25-12 [Текст]. — М.: Росстандарт России, 1996. — 5 с.

2. Развитие инновационной деятельности на автомобильном транспорте [Текст]: монография / В. П. Бычков, С. С. Морковина, А. М. Букреев, В. А. Верзилин, В. И. Прядкин, В. А. Иванников, И. Ю. Проскурина, Ю. П. Усов; М-во образования и науки РФ, ФГБОУ ВО «ВГУТУ». — Воронеж, 2018. — 308 с.

3. Верзилин В. А. Автомобильный транспорт: Организация, безопасность, эффективность [Текст]: монография / В. А. Верзилин. — Воронеж, 2001. — 256 с.

4. Разработка основных принципов и алгоритмов учета контроля режимов труда и отдыха водителей автотранспортных средств на основе использования автоматической видео идентификации и спутниковой навигации [Текст]: монография / В. М. Власов, В. Н. Богумил, Д. Б. Ефименко, И. В. Конин // Вестник МАДИ. — 2014. — Вып. 2 (37). — С. 71—76.

5. «Группа ГАЗ». Дивизион «Автобусы» [Электронный ресурс]. [веб-сайт]. — Электрон. дан. — М., 2014. — Режим доступа: <http://gaz-group.ru/about/factories/autobus/> (дата обращения 10.12.2019).

6. ГОСТ Р 41.36-2004. (Правила ЕЭК ООН № 36) Единые предписания, касающиеся сертификации пассажирских транспортных средств большой вместимости в отношении общей конструкции. — М. : Росстандарт России, 2003. — 66 с.

Воронежский государственный лесотехнический университет им. Г. Ф. Морозова

Прядкин В. И., доктор технических наук, доцент, заведующий кафедрой автомобилей и сервиса

E-mail: auto@vglta.vrn.ru

Тел.: 8 (473) 253-77-07

Воронежский государственный университет

Букреев А. М., доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры региональной экономики и территориального управления

Тел.: 8 (473) 266-17-54

Воронежский государственный лесотехнический университет им. Г. Ф. Морозова

Бычков В. П., доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры менеджмента и экономики предпринимательства

E-mail: vglta_up@mail.ru

Тел.: 8 (473) 253-78-07

УДК 332.1

А. И. Удовиченко

ФОРМИРОВАНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРОДУКЦИИ В РЕГИОНЕ

Аннотация: проблема качества и повышения конкурентоспособности становится ключевой для российских предприятий, способствуя очевидному росту интереса к стратегическим вопросам бизнеса и к проблеме качества. Создание и практическое использование системы менеджмента качества продукции зависит от людей, их квалификации и способности постоянно учиться, совершенствовать свои знания и умения, от их реального вовлечения в деятельность для решения проблемы качества. Это обуславливает необходимость стратегии эффективного управления персоналом.

Ключевые слова: конкурентоспособность, качество.

UDC 332.1

A. I. Udovychenko

FORMATION OF COMPETITIVENESS OF PRODUCTS IN THE REGION

Abstract: the problem of quality and competitiveness is becoming a key one for Russian enterprises, contributing to the obvious growth of interest in strategic business issues and the problem of quality. The creation and practical use of a product quality management system depends on people, their qualifications and the ability to constantly learn, improve their knowledge and skills, on their real involvement in activities to solve the quality problem. This necessitates a strategy for effective personnel management.

Keywords: competitiveness, quality.

Введение

Параметры конкурентоспособности продукции с позиции качества (рис. 1.) подразделяются на нормативные (соответствие товара стандартам, техническим условиям, законодательству), технические (технологические свойства товара, определяющие область его применения, надеж-

ность, долговечность, мощность и т. д.), экономические (уровень расходов покупателя на приобретение, потребление и утилизацию товара, т. е. цена потребления) и организационные (система скидок, комплектность поставок, сроки и условия поставок и пр.).