

УДК: 656.072.44

## **Эффективность транспортной системы в логистической цепи**

Руденко А.А.

Оренбургский государственный университет, Оренбург, e-mail: ton\_kobe\_24@mail.ru

Основным элементом, влияющим на эффективность транспортной системы и качество перевозки, являются парки подвижного состава, в которых преобладает морально и физически устаревшая техника, работающая во многих случаях за пределами нормативного срока службы. Несмотря на значительный рост транспортных тарифов за последние годы, финансовое положение большинства транспортных организаций остается сложным. Убыточными или низкорентабельными остаются в целом автомобильный, городской электрический, речной и воздушный виды транспорта. Помимо указанных выше общих проблем транспортной системы имеются также специфические проблемы развития отдельных видов транспорта: недостаточен уровень взаимодействия между видами транспорта, не находят должного развития мультимодальные перевозки; не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог. Что касается перспективы, то объемы перевозочной работы пассажирского транспорта, как и прежде, будут определяться общими тенденциями социально-экономического развития, состоянием материально-технической базы предприятий-перевозчиков, динамикой платежеспособного спроса населения. Взаимосвязь между туристским потоком и развитием транспортной инфраструктуры в регионе имеет и обратное направление, когда развитие туризма приводит к развитию транспортной инфраструктуры, что в конечном итоге приводит к росту экономики в регионе, а значит и к росту потенциальной возможности путешествия его жителей. Таким образом, между развитием туризма, транспорта и экономики в регионе имеется сложная прямая и косвенная зависимость и при определенных условиях транспорт, будет играть роль мультипликатора, как для развития туризма, так и экономики в регионе. Но для того, чтобы транспортная система стала фактором развития туризма, ей нужно развиваться опережающими темпами.

Ключевые слова: транспорт, пассажир, мультимодальная перевозка, логистика, эффективность транспортной системы, качество перевозки.

## **Efficiency of the transport system in the logistics chain**

Rudenko A.A.

Orenburg state University, Orenburg., e-mail: ton\_kobe\_24@mail.ru

The main element affecting the efficiency of the transport system and the quality of transport is rolling stock, which is dominated by morally and physically obsolete equipment, working in many cases outside the standard service life. Despite the significant increase in transport tariffs in recent years, the financial situation of most transport organizations remains difficult. In General, automobile, urban electric, river and air modes of transport remain unprofitable or low-profitable. In addition to the above-mentioned General problems of the transport system, there are also specific problems of the development of certain types of transport: the level of interaction between the modes of transport is insufficient, multimodal transport is not adequately developed; the formation of the support network of Federal highways is not completed. As for the prospects, the volume of passenger transport work, as before, will be determined by the General trends of socio-economic development, the state of the material and technical base of enterprises-carriers, the dynamics of effective demand of the population. The relationship between the tourist flow and the development of transport infrastructure in the region has the opposite direction, when the development of tourism leads to the development of transport infrastructure, which ultimately leads to economic growth in the region, and hence to an increase in the potential travel of its inhabitants. Thus, between the development of tourism, transport and the economy in the region there is a complex direct and indirect relationship and under certain conditions, transport will play the role of a multiplier, both for the development of tourism and the economy in the region. But in order for the transport system to become a factor in the development of tourism, it needs to develop at a faster pace.

Key words: transport, passenger, multimodal transportation, logistics, efficiency of transport system, quality of transportation.

Взаимосвязь между туристским потоком и развитием транспортной инфраструктуры в регионе имеет и обратное направление, когда развитие туризма приводит к развитию транспортной инфраструктуры, что в конечном итоге приводит к росту экономики в регионе, а значит и к росту потенциальной возможности путешествия его жителей. Таким образом, между развитием туризма, транспорта и экономики в регионе имеется сложная прямая и косвенная зависимость и при определенных условиях транспорт, будет играть роль мультипликатора, как для развития туризма, так и экономики в регионе [1]. Но для того, чтобы транспортная система стала фактором развития туризма, ей нужно развиваться опережающими темпами. Для опережающих темпов развития туристской транспортной системы можно выделить три основных стратегических направления: повышение взаимодействия транспортных и туристских предприятий, а в перспективе — сращивание туристского и транспортного бизнеса; всемерное развитие информационных технологий и информационных систем на транспорте (система резервирования перевозок, информационно- справочное обеспечение и управление ресурсами мест); комбинированное (интермодальное) транспортное обслуживание туристов различными видами транспорта. Структура и взаимосвязи стратегических направлений отображены на Рисунке 1.



**Рисунок 1. Стратегические направления развития туристской транспортной системы**

Традиционный подход к организации туристской транспортной системы в Российской Федерации не отвечает сложившейся ситуации и перспективным требованиям к развитию пассажирских перевозок [2]. Наиболее перспективными на данном этапе могли бы стать следующие направления в области развития интеграции транспорта и туризма в регионах: создание туристских транспортно-распределительных логистических центров (ТТРЛЦ) с целью объединения различных видов транспорта в логистическую систему и развитие на их базе информационных технологий, что повысит загруженность транспортных средств;

создание специализированных транспортных предприятий — туристских транспортных операторов, которые бы являлись одной из сторон в логистической системе внутреннего туризма региона. Реализация данных направлений в свою очередь позволит: сократить число посредников, выполняющих спекулятивные функции перепродажи услуг туристской перевозки тем самым увеличить ценовую доступность туристских услуг; интегрировать туристский бизнес и транспортный комплекс, что увеличит инвестиционную привлекательность последнего; обеспечить интермодальность межрегиональных туристских перевозок, что приведет к снижению общих затрат [3].

Преимущества логистического подхода для прямой смешанной перевозки грузов представлены путем сравнительной характеристики традиционного и логистического подходов (Таблица 1).

**Таблица 1.**

**Сравнительная характеристика традиционного и логистического подходов к организации перевозки**

Традиционный подход прямая смешанная перевозка (два или более видов транспорта)	Логистический подход прямая смешанная перевозка (два или более видов транспорта)
Отсутствие единого оператора перевозки	Наличие единого оператора перевозки
Отсутствие сквозной ставки на перевозку	Единая сквозная ставка на транспортировку
Последовательная схема взаимодействия участников	Последовательно-централизованная схема взаимодействия участников
Несколько транспортных документов	Единый транспортный документ
Разрозненная и в результате пониженная ответственность за перевозку	Единая и в результате высокая ответственность за перевозку

Как следует из таблицы, главным фигурантом в выполнении смешанной перевозки грузов является оператор смешанной перевозки (ОСП) [4]. Анализ возможного использования логистического инструментария применительно к логистической системе транспортного обслуживания туристов свидетельствует об отсутствии в системе конфликтующих областей. Например, цель логистики материальных потоков, сформулированная в семи правилах (7R) ,свидетельствует о возможности их использования применительно к транспортному обслуживанию туристов.

Использование принципов координации и интеграции в логистической цепи поставок туристских услуг (Рисунок 2), подразумевает достижение согласованного интегрального участия всех звеньев логистической системы въездного и внутреннего туризма от ее начала и до конца в управлении логистическими потоками перевозки туристов с возможностью достижения синергитического эффекта в системе.



**Рисунок 2. Логистическая цепь поставок туристских услуг**

Поскольку транспортные системы координируются логистическими системами, то и должны их формировать. Исходя из этого положения развитие туристской транспортной системы страны на современном этапе должно строиться на базе туристских транспортно-распределительных логистических центров за счет логистических услуг координации и распределения туристских потоков [5].

Авторское определение туристского транспортно-распределительного логистического центра (ТТРЛЦ) основано на том, что ТТРЛЦ — это организационно-экономическая структура управления процессом транспортного обслуживания туристов в целях наиболее полного использования потенциальных возможностей транспортных и туристских предприятий на основе логистических принципов.

Туристские транспортно-распределительные логистические центры (ТТРЛЦ) будут включать в себя терминальные комплексы, транспортные предприятия и другие организации, выполняющие поддерживающие логистические функции по продвижению туристских потоков.

Процесс транспортно-логистического обслуживания туристов в ТТРЛЦ может быть сформирован из следующих последовательных стадий:

- получения от транспортных систем данных для разработки возможных маршрутов, логистических затрат, точек стыковки видов транспорта и методов контроля за перевозками;
- выбор рациональной схемы и последовательности этапов перевозки туристов;
- определение возможных консолидаций туристов на пути следования по маршруту;
- расчет стоимости транспортной составляющей тура;
- контроль за транспортным обслуживанием туристов.

В результате рассмотрения возможных вариантов перевозки с учетом потребительских ценностей по качеству и стоимости услуги, могут заполняться соответствующие разделы таблиц запроса. Входные данные будут обрабатываться в соответствии с алгоритмами, предусмотренными информационной системой с предоставлением отчета туристу или потенциальному туристу в форме сметы.

Турист или потенциальный турист, ознакомившись со сметой и сопоставив ее со своими финансовыми возможностями, принимает решение о корректировке предварительного запроса и так далее до принятия окончательного решения. Полученные данные о формировании спроса и причинах отклонений от первоначальных запросов подвергается анализу и используется в дальнейшем для формирования и корректировок единой транспортной туристской системы.

Поскольку транспортное обслуживание туристов, как потребителей транспортной услуги, это взаимодействие транспортной логистики и маркетинга, то логистика призвана обеспечить запланированный маркетингом уровень транспортного обслуживания туристов.

Оценка качества транспортного обслуживания может производиться путем сопоставления фактического уровня с эталонным, который определяется путем аудита обслуживания потребителей. Анкеты и исследования позволят определить значимость каждого параметра сервиса в перевозочном процессе. Кроме того для достижения определенного уровня транспортного обслуживания требуются разработка и поддержание стандартов качества, которые должны являться важнейшим элементом менеджмента качества компании-перевозчика. Как следует из рисунка, все субъекты системы обособленные на схеме, сведены по выполняемым ими транспортно — логистическим функциям, а транспортные системы отраслей транспорта также обособлены и объединены в транспортный системный комплекс. Поток услуг по перевозке пассажира движется от компаний-перевозчиков, которые образуют пассажирский транспортный комплекс через ТТРЛЦ к получателю услуги — туристу, клиенту ТТРЛЦ.

### **Список литературы:**

1. Бродецкий, Г. Л. Управление рисками в логистике : учеб. пособие для вузов / Г.Л. Бродецкий, Д.А. Гусев, Е.А. Елин. - М. : Академия, 2010. – 187 с
2. Борисова, В. В. Логистический менеджмент в межрегиональном товарообмене. – Ростов н/Д: ред.-изд. центр ГРЭУ «РИНХ», 2008. – 35 с.
3. Волгин, В. В. Логистика хранения товаров: практ. пособие. – М.: Дашков и К, 2008. - 115 с.
4. Вороницына, Г.С. Технология и организация перевозок: Учеб.пособие / Г.С.Вороницына. – 17-19 с.
5. Дрогобыцкий, И.Н. Системный анализ в экономике: учебное пособие / И. Н. Драгобыцкий. М. : Финансы и статистика, 2007. – 509 с