

**ВОЗМОЖНОСТИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ МЕТОДОЛОГИИ  
НА ТРАНСПОРТЕ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**



**OPPORTUNITIES FOR LOGISTICS METHODOLOGY OF TRANSPORT  
IN THE KRASNODAR REGION**

**Лотникова Диана Юрьевна**

кандидат технических наук, доцент,  
Кубанский государственный  
технологический университет  
diana.lotnikova@gmail.com

**Lotnikova Diana Yurievna**

Candidate of Technical Sciences,  
Associate Professor,  
Kuban State Technological University  
diana.lotnikova@gmail.com

**Аннотация.** В крае создана нормативно-правовая база, позволяющая осуществлять государственное регулирование на рынке пассажирских транспортных услуг всех участников перевозочного процесса независимо от форм собственности, что хотя, и позволяет, но не в достаточной степени, обеспечить требуемый уровень качества обслуживания населения, особенно городских жителей. Малый бизнес, с учетом равноправных участников на рынке транспортных услуг и резком уменьшении подвижного состава в специализированных предприятиях из-за морального и физического старения, не может в полной степени решать проблему перевозок льготной категории пассажиров. В статье рассмотрены некоторые пути решения перевозок пассажиров льготной категории.

**Annotation.** In the region there is a legal framework that allows state regulation in the market of passenger transport services of all participants of the transportation process, regardless of ownership, which, although it allows, but not sufficiently, to ensure the required level of quality of service to the population, especially urban residents. Small businesses, in view of equal players on the market of transport services and sharp decrease of rolling stock in specialized enterprises due to the obsolescence and physical aging, can not fully solve the problem of transportation of privileged categories of passengers. The article considers some ways of solving the problem of transportation of passengers of privileged category.

**Ключевые слова:** транспорт, логистика, пассажирские перевозки, льготные категории, подвижной состав.

**Keywords:** transport, logistics, passenger transportation, preferential categories, rolling stock.

Обеспечение качественного уровня транспортного обслуживания населения (ТОН) тесно связано с эффективной работой пассажирского транспорта общего пользования, его техническим состоянием и потребным количеством подвижного состава.

На качество ТОН оказывает влияние транспортная подвижность. Транспортная подвижность населения как постоянно проживающих в крае, так и приезжего на курорт, лечение, отдых или с туристическими целями в Краснодарском крае связана, прежде всего, с провозными возможностями различных видов транспорта, особенно автомобильного, который используется в городском, пригородном, междугородном, международном сообщениях, а также для обслуживания туристов.

Анализ насыщенности подвижного состава (ПС) указывает на его рост в последние три года на 10,3 %. Так в крае сегодня 1,89 млн легковых автомобилей, 144,2 тыс. штук грузовых автомобилей и 69,5 тысяч автобусов, причем 96 % легковых автомобилей и 38,6 % автобусов принадлежит физическим лицам [1].

Такая автомобилизация населения естественно уменьшила объемы перевозок пассажиров общественным транспортом.

Вместе с тем, работа предприятий автомобильного и городского электротранспорта позволяет обеспечить необходимый объем социально значимых пассажирских перевозок в городах [2].

В крае создана нормативно-правовая база, позволяющая осуществлять государственное регулирование на рынке пассажирских транспортных услуг всех участников перевозочного процесса независимо от форм собственности, что хотя, и позволяет, но не в достаточной степени, обеспечить требуемый уровень качества обслуживания населения, особенно городских жителей.

Малый бизнес, с учетом равноправных участников на рынке транспортных услуг и резком уменьшении подвижного состава в специализированных предприятиях из-за

морального и физического старения, не может в полной степени решать проблему перевозок льготной категории пассажиров. Сдерживающим фактором дальнейшего повышения качества перевозок пассажиров являются [3]:

- все обостряющая конкуренция между водителями автобусов малой и особо большой и большой вместимости;
- отсутствие федерального закона по автобусному транспорту;
- несовершенные нормативно-правовые акты по качественному обслуживанию населения и пассажиров;
- нет четкости в действующем Положении пассажирских предприятий по адресному механизму перевозки пассажиров;
- существующая маршрутная сеть и графики движения подвижного состава требуют совершенствования, особенно в часы-пик и вечернее время.

Дорожные условия, особенно в городах, не соответствуют транспортным потокам из-за узких улиц и перенасыщенности автомобилями, которые движутся с низкими скоростями, задымляя все вокруг отработавшими газами при высокой температуре в летний период, что влияет на окружающую среду, усугубляя экологическую обстановку, которая особенно сказывается на быстром росте детской онкологии и скопление сгустков энергии которые образуют геопатогенные зоны [3].

Определенная возможность улучшения уровня транспортного обслуживания населения за счет использования эффективной системы управления пассажирским транспортом на территории края, представлена в принятом законе «О пассажирских перевозках автомобильным транспортом в Краснодарском крае» и постановлении главы администрации края «О совершенствовании системы организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом».

Создана также краевая комиссия по регулированию рынка транспортных услуг, которая координирует вопросы организации международного, междугородных и пригородных (межрайонных) автомобильных пассажирских перевозок (утверждение маршрутной сети, открытие новых и закрытие нерентабельных маршрутов по заявкам органов местного самоуправления или перевозчиков, утверждение базовых предприятий ПАТП) [4, 5].

Аналогичные комиссии функционируют в каждом территориальном органе местного самоуправления. Кроме того, принят закон Краснодарского края «Об административных правонарушениях», в котором устанавливается ответственность пассажиров и перевозчиков за безбилетный проезд пассажиров и неоплаченный провоз багажа.

Несмотря на негативные стороны деятельности, ПАТП разрабатывают и внедряют в производство передовые формы и технологии перевозок пассажиров, ими взят курс на самовывживание за счет самообеспечения водой, электрической энергией, отоплением, топливом, перевода подвижного состава на альтернативные виды топлива (газовое топливо). Переходом только на газовое топливо позволяет сократить удельный вес ГСМ в себестоимости перевозки пассажиров до 25–30 % [6].

Использование компьютеризации в производстве, эксплуатации построенных диагностических центров, а также информационный контроль за работой автобусов на линии с передовой технологией (например, использование радионавигационной системы типа «Луч», обеспечивает снижение затрат на перевозки сохраняя квалификационные кадры.

Хорошая производительная база способствует не только высокому качеству проведения ТО и Р собственного подвижного состава, но и является привлекательной для других предприятий и предпринимателей, имеющих незначительное количество автомобилей нуждающихся в проведении технических осмотров и ремонтов на контрактной основе, что способствует получению дополнительных доходов от такой деятельности [7, 8].

Заключение договоров с крупными предприятиями-производителями, строительными организациями, на заказные и разовые перевозки повышают прибыльность ПАТП.

Всякая деятельность должна приносить прибыль предприятию, в том числе за счет компенсации по выпадающим доходам, так как действующие тарифы, особенно

на городских автобусных перевозках, не в полной степени покрывают затраты на их осуществление из-за их несвоевременности выплат и необоснованности. Дотации выплачиваются не в полной степени (выплаты обеспечиваются по отдельным городам края на 25–50 %), что ущемляет работников, занятых этими перевозками.

Годы рыночных реформ в экономике России и в частности для ПАТП края стали тяжелым испытанием всей транспортной деятельности из-за нарушения вертикали управления. Процесс акционирования авто-транспортных предприятий в условиях недостаточного финансирования с учетом передачи управляющих функций регионами и муниципальным образованиям, вызвало большую конкуренцию со стороны частных перевозчиков, доходы которых в 1,5–2 раза выше, чем в ПАТП, а уплачивают налоги в 3 раза меньше. И в этом направлении есть резерв улучшения своих показателей по доходности за счет принятия на себя функций организации и допуска на линию маршрутных такси на основе заключения соответствующих договоров.

Полученные дополнительные доходы могут быть направлены на приобретение новых автобусов по лизингу с привлечением заинтересованных предприятий и организации в их работе на дополнительных маршрутах.

Организация такой работы с частными предпринимателями по общим правилам с государственными предприятиями способствует обеспечению требуемой безопасности пассажирских перевозок. И в этом случае, как заказчик пассажирских перевозок, администрация городов и районов должна делегировать определенные полномочия по их организации действующим базовым автотранспортным предприятиям, которые обеспечивают диспетчерское, техническое и медицинское обслуживание, а также технологический контроль перевозочного процесса в целом на всей утвержденной транспортной сети. Администрации городов (районов) должны взять на себя права по открытию, изменению и закрытию маршрутов, устанавливать потребность в подвижном составе, а также контролировать работу перевозчиков.

Основными путями повышения эффективности транспортного обслуживания населения с целью более полного их удовлетворения являются:

- улучшения дорожных условий и снижение экологических воздействий на окружающую среду;
- обеспечение равноправных условий перевозок для предпринимателей, муниципальных и федеральных предприятий;
- организация маршрутных перевозок по квотам и на основе торгов;
- обеспечения исполнения Конституции РФ в том, что любой транспорт общего пользования (автобусы, маршрутные такси) обязаны перевозить пассажиров, имеющих льготы по законам РФ;
- обеспечение снижения статей затрат в общей структуре себестоимости перевозок пассажиров;
- создание и реализация современной законодательной базы деятельности пассажирского транспорта.

Необходимость устойчивого экономического развития городов и регионов выдвигает в число приоритетов повышения эффективности и качества функционирования автобусного транспорта, находящегося в введении муниципальных образований и предприятий, различных организационно-правовых форм, осуществляющих служебные перевозки [9].

Служебные перевозки пассажиров (СПП) собственными автобусами мало эффективны и не имеют конкретных преимуществ перед маршрутными перевозками, осуществляющим транспортом общего пользования. Автобусы, задействованные в служебных перевозках, работают только на подвозе (отвозе) своих рабочих и служащих в течении 3–4 часов, а остальное время простаивают. Их работа значительно увеличивает себестоимость выпускаемой основной продукции.

Изыскание возможностей использования служебного автобусного транспорта (САТ) в процессах транспортного обслуживания населения (ТОН) пассажирским автомобильным транспортом общего пользования (ПАТОП) на существующей маршрутной сети городов и его пригородных зон составляет одно из важнейших направлений повышения качества обслуживания пассажиров (КОП). Это необходимость вызвана зна-

чительным количеством причин низкой эффективности услуг населению (большие затраты времени на поездки, стесненность доставки, неуверенность в осуществлении поездки, высокие тарифы, низкая комфортабельность и безопасность перевозки и другое), отсутствием четко выраженных границ между ними, большим количеством взаимосвязей между производственно-экономическими факторами, а также неформализуемостью многих этих факторов и связей между ними.

Повышение эффективности использования служебного автобусного транспорта в процессах обслуживания населения автомобильным транспортом общего пользования с привлечением служебного транспорта обеспечивает значительное улучшение КОП на маршрутах

Транспортное обслуживание населения муниципальных образований Краснодарского края осуществляется по 670 городским автобусным маршрутам регулярного сообщения и 690 пригородным муниципальным маршрутам регулярного сообщения. В трёх городах Краснодарского края развита маршрутная сеть городского электрического транспорта: город Краснодар имеет трамвайные и троллейбусные маршруты; в городах Армавир, Новороссийск осуществляются троллейбусные перевозки пассажиров. Общая протяжённость маршрутной сети городского и пригородного пассажирского в муниципальных образованиях Краснодарского края составляет свыше 34 тыс. км, в том числе автобусных маршрутов городского сообщения – 10,4 тыс. км, автобусных маршрутов пригородного сообщения – 23,2 тыс. км, трамвайных линий – 124,0 км, троллейбусных линий – 263,8 км. Значительный объём перевозок пассажиров городским транспортом приходится на город Краснодар (краевой центр), где 72 % перевозок осуществляются электротранспортом (трамвай, троллейбус), а также на крупные города с численностью населения более 60 тысяч человек, такие как Анапа, Армавир, Геленджик, Кропоткин, Новороссийск, Сочи, Тихорецк. В других муниципальных районах Краснодарского края особо развита и преобладает перевозка пассажиров по автобусным маршрутам пригородного сообщения, которыми обеспечивается связь районных центров с городскими и сельскими поселениями внутри муниципальных районов края.

Особое значение в сфере перевозок автомобильным транспортом занимают междугородные автобусные перевозки регулярного сообщения, выполняемые 95 юридическими лицами, в том числе 12 государственными предприятиями (государственными унитарными предприятиями и хозяйствующими обществами, акции (доли) которых принадлежат Краснодарскому краю) и 356 индивидуальными предпринимателями без образования юридического лица.

Перевозка пассажиров осуществляется на 92 межмуниципальных пригородных маршрутах регулярного сообщения и на 219 межмуниципальных междугородных автобусных маршрутов. При этом государственными унитарными предприятиями и хозяйственными обществами, акции (доли) которых принадлежат Краснодарскому краю, обслуживаются 88 межмуниципальных междугородных (40 %) и 27 межобластных автобусных маршрутов (30 %).

Из-за нехватки средств обновление парка автобусов осуществляется недостаточно быстро. Низкое состояние парка подвижного состава не позволяет в полной мере обеспечивать техническую готовность автомобильного пассажирского транспорта регулярного сообщения для выполнения сменно-суточных планов. Средний коэффициент выпуска автобусов на городские и пригородные маршруты составляет 0,63 при рекомендуемом показателе от 0,75 до 0,85. Поддержание в работоспособном состоянии и выпуск на линию изношенных транспортных средств требует повышенных эксплуатационных затрат, ухудшает экологическую обстановку в населённых пунктах Краснодарского края и снижает безопасность дорожного движения.

Преодоление данной ситуации возможно только путем приобретения необходимого для перевозок пассажиров подвижного состава, отвечающего требованиям безопасности и комфортности. Для этого необходимо использование возможностей краевого бюджета.

В целях повышения качества перевозок пассажиров департаментом по транспорту и связи Краснодарского края организовано приобретение по лизинговым схемам

автотранспортными предприятиями краевой формы собственности автобусов зарубежного производства, которые характеризуются в первую очередь разумным сочетанием цены и качества, а также топливной экономичностью и безопасностью. К таким относятся автобусы производства фирм «MAN», «MUDAN», «Hyundai», «Higer».

В Краснодарском крае развита региональная система мониторинга транспортных средств. Закуплено и установлено серверное оборудование, программные средства, установлены средства спутниковой навигации на автобусах для мониторинга междугородных автобусных маршрутов, обслуживаемых государственными унитарными автопредприятиями Краснодарского края.

Создана также круглосуточная дежурная диспетчерская служба контроля междугородных пассажирских перевозок на базе государственного учреждения Краснодарского края «Кубаньтрансавто» для обеспечения мониторинга междугородных пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

В условиях отставания федеральной нормативно-правовой базы от изменившихся условий хозяйствования в Краснодарском крае принят Закон о таксомоторных перевозках реализация основных положений которого направлена на повышение безопасности и качества таксомоторных перевозок.

Благодаря принятому закону в большинстве муниципальных образований значительное обновлен парк автомобилей, используемых в качестве легкового такси, и, соответственно, повысился уровень качества и безопасности пассажирских перевозок. В городах Анапа, Армавир, Ейск, Сочи количество легковых автомобилей, имеющих «возраст» с момента выпуска до 5 лет составляет более 66%.

На территории Краснодарского края работают около 140 таксомоторных организаций и более 2800 индивидуальных предпринимателей, получивших удостоверения соответствия – документ, удостоверяющий соответствие перевозчика требованиям осуществления безопасности пассажирских перевозок. Деятельность по приему и исполнению заказов осуществляют 254 службы заказа легкового такси. Перевозка пассажиров выполняется более 7300 автомобилями, соответствующими требованиям краевого закона.

В большинстве муниципальных образований края приняты нормативные правовые акты о порядке создания, эксплуатации, благоустройства и оборудования стоянок легковых такси. Уже организованы и эксплуатируются более 430 стоянок легкового такси.

Принятые в крае меры по упорядочению деятельности перевозчиков легкового такси позволили снизить количество хозяйствующих субъектов, работающих без разрешительных документов, и легализовать их деятельность, тем самым повысить качество предоставляемых услуг населению, уровень безопасности дорожного движения и объемы налоговых платежей во все уровни бюджетов.

В Краснодарском крае, как и в целом по Российской Федерации, структура автогрузовой отрасли претерпела значительные изменения - произошло явное перераспределение объема грузовых перевозок, ранее выполняемого специализированными автотранспортными предприятиями, к частным перевозчикам и индивидуальным предпринимателям, доля которых увеличилась до 80 %. Крупные специализированные автогрузовые предприятия не выдерживая конкуренцию с «частными» перевозчиками уходят с рынка, их подвижной состав практически не обновляется, износ достиг 80% и продолжает нарастать, структура же автомобильного парка порой не соответствует запросам грузоотправителей.

С целью создания условий для обновления перевозчиками подвижного состава оказывается содействие производителям автотранспортной техники и их дилерам по организации работы на территории Краснодарского края центров обслуживания и продаж грузовых автомобилей и автобусов.

В последние годы начали работу дилерские центры фирм SCANIA, IVECO, MAN. Для развития данного направления представители ведущих Российских и мировых производителей автотранспортной техники привлекаются к участию в крупных инвестиционных мероприятиях, например, таких как ежегодный международный инвестиционный Форум «Сочи». Анализ международных перевозок Краснодарского края показывает огромный бюджетный потенциал, который практически не используется по от-

ношению к транзитным международным перевозкам. По данным экспертов из общего объема грузов на внутрироссийских перевозках между Краснодарским краем и другими регионам России местные перевозчики перевозят лишь 20–25 %. На международных маршрутах этот показатель еще меньше и составляет 3 %. Немаловажной причиной этой ситуации также является несоответствие структуры грузового парка специализированных предприятий края потребностям грузоотправителей [10, 11].

В настоящее время сложилась следующая ситуация, общая как для региональных, так и для международных перевозок грузов:

- мелкие перевозчики при отсутствии крупных краевых экспедиторов не способны обслуживать большие грузопотоки, следовательно, грузовладельцы привлекают операторов из Москвы и Санкт-Петербурга, которые предпочитают работать со своими перевозчиками, что ведет к ослаблению и разорению местных перевозчиков – как следствие, увеличивается вывод финансовых средств в оплату услуг этих экспедиторов в другие регионы России, что приводит к снижению поступлений в краевую бюджет;

- произошла потеря рынка автогрузовых услуг Краснодарского края местными перевозчиками (их доля составляет не более 24 %), что привело к зависимости торгово-промышленного комплекса и экономики края от иногородних и иностранных транспортно-экспедиционных компаний;

- контроль и учет деятельности перевозчиков и экспедиторов со стороны государства по-прежнему неэффективны;

- недобросовестная конкуренция между перевозчиками приводит к демпингу цен, коррупции и общему снижению их доходов, что негативно отражается не только на бюджетной эффективности автогрузовой отрасли края и на поступлениях в бюджет от других секторов экономики, но и на самих перевозчиках.

В целях упорядочения работы и обеспечения безопасности в условиях увеличения движения грузового автотранспорта по территории Краснодарского края администрацией края разработаны предложения по решению проблемных вопросов транспортного комплекса.

Предложения предусматривают создание Единого диспетчерского центра транспортного сообщения Краснодарского края и организацию работы автоматизированной системы управления движения транспортом Краснодарского края с размещением 26 пунктов мониторинга на основных магистральных въездах и в крупных транспортных узлах региона с центральной информационно-аналитической службой автомобильных перевозок, расположенной в Краснодаре. Совместно с муниципальными образованиями запланированы мероприятия по выбору и выделению земельных участков для создания около 30 автомобильных терминалов.

## Литература

1. Нагорный В.В., Крамаренко С.С. Влияние электромагнитных полей аномальных зон на безопасность дорожного движения // Известия Волгоградского государственного технического университета. Серия: Наземные транспортные системы. – 2013. – Т. 6. – № 10 (113). – С. 75–77.
2. Кравченко Е.А., Нагорный В.В. Вопросы обеспечения безопасности на автомобильном транспорте // Автотранспортное предприятие. – 2011. – № 4. – С. 22–23.
3. Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Нагорный В.В. Модели формирования эффективной логистической системы // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2020. – № 3. – С. 359–362.
4. Нагорный В.В., Лотникова Д.Ю. Основные проблемы безопасности дорожного движения в городе Краснодаре за 2020 год // Электронный сетевой политематический журнал «Научные труды КубГТУ». – 2020. – № 7. – С. 202–207.
5. Лотникова Д.Ю., Нагорный В.В. Проблемы функционирования систем транспорта России // В сборнике: Проблемы функционирования систем транспорта. Материалы Всероссийской (национальной) научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых. Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Тюменский индустриальный университет». – 2020. – С. 412–413.
6. Служба ГИБДД, ГАИ, учебное пособие для вузов / В.В. Нагорный [и др.]. – 2011. – С. 447.
7. Мировая Экономика, учебное пособие / А.Б. Мельников [и др.]. – Краснодар, 2009.

8. Продовольственная безопасность – основа обеспечения экономической безопасности России / А.Б. Мельников [и др.] // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2012. – № 3. – С. 189–194.
9. Артемова Е.И., Белова Л.А. Приоритетные направления государственного регулирования АПК // Труды Кубанского государственного аграрного университета. – 2006. – № 1. – С. 99–110.
10. Нагорный В.В., Лотникова Д.Ю. Сфера безопасности общественного и индивидуального транспорта, на примере г. Краснодар // В сборнике : механика, оборудование, материалы и технологии. Электронный сборник научных статей по материалам третьей научно-практической конференции. – 2020. – С. 1160–1163.
11. Лотникова Д.Ю., Тимков А.В. Повышение эффективности логистических центров // В сборнике : механика, оборудование, материалы и технологии. Электронный сборник научных статей по материалам третьей научно-практической конференции. – 2020. – С. 1139–1141.

### References

1. Nagorny V.V., Kramarenko S.S. Influence of electromagnetic fields of anomalous zones on road safety // Proceedings of the Volgograd State Technical University. Series: Ground Transportation Systems. – 2013. – Vol. 6. – № 10 (113). – P. 75–77.
2. Kravchenko E.A., Nagorny V.V. Issues of safety on road transport // Avtotransportnoe predpriyatie. – 2011. – № 4. – P. 22–23.
3. Konovalova T.V., Nadiryan S.L., Nagorny V.V. Models of formation of an effective logistics system // Science. Engineering. Technologies (Polytechnic Bulletin). – 2020. – № 3. – P. 359–362.
4. Nagorny V.V., Lotnikova D.Yu. Main problems of road safety in the city of Krasnodar in 2020 // Electronic network polytematicheskij journal «Scientific Proceedings of the Kuban State Technical University». – 2020. – № 7. – P. 202–207.
5. Lotnikova D.Y., Nagorny V.V. Problems of functioning of transport systems in Russia // In the collection: Problems of functioning of transport systems. Materials of All-Russian (National) scientific-practical conference of students, graduate students and young scientists. Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education «Tyumen Industrial University». – 2020. – P. 412–413.
6. GIBDD service, GAI, textbook for universities / V.V. Nagorny [et al.]. – 2011. – P. 447.
7. World Economy, textbook / A.B. Melnikov [et al.]. – Krasnodar, 2009.
8. Food security – the basis of economic security of Russia / A.B. Melnikov [et al.] // Humanities, socio-economic and social sciences. – 2012. – № 3. – P. 189–194.
9. Artemova E.I., Belova L.A. Priority directions of state regulation of the agroindustrial complex // Proceedings of the Kuban State Agrarian University. – 2006. – № 1. – P. 99–110.
10. Nagorny V.V., Lotnikova D.Y. Sphere of safety of public and individual transport by the example of Krasnodar // In the collection: mechanics, equipment, materials and technologies. Electronic collection of scientific papers on the materials of the third scientific-practical conference. – 2020. – P. 1160–1163.
11. Lotnikova D. Yu., Timkov A.V. Increasing the Efficiency of Logistics Centers // In compilation: mechanics, equipment, materials and technologies. Electronic collection of scientific papers on the materials of the third scientific conference. – 2020. – P. 1139–1141.