

Анотація. В статті проводиться аналіз методических основ определения издержек на эксплуатационное содержание автомобильных дорог общего пользования. Акцентируется внимание на использовании дорожными предприятиями нормативного метода формирования и определения издержек как максимально возможного для использования при строительстве, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог. Определяются особенности формирования расходов на эксплуатационное содержание автомобильных дорог общего пользования в виде механизма определения договорной цены.

Ключевые слова: затраты, дорожное предприятие, автомобильные дороги, эксплуатация, содержание, нормативы.

Summary. The article is devoted to the analysis of methodical basis for determining the cost of the operational maintenance of motorways of the general use. Focuses on the use of road enterprises of the normative method of formation and determination of costs as much as possible for use in the construction, repair and exploitation of motorways. Are determined by the peculiarities of formation of costs for operational maintenance of motorways of the general use in the form of the mechanism of definition of the contract price.

Keywords: cost, enterprise road, roads, operation, maintenance, standards.

*Рецензент д.е.н., професор ХНАДУ Горелов Д.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Уткина Ю.М.*

УДК 334.012.42:656.2

ОБҐРУНТУВАННЯ ВИБОРУ СКЛАДОВИХ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ КОМЕРЦІАЛІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Маркова І.В., к.е.н., доцент,
Волохов В.А., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

У статті обґрунтовано вибір складових організаційно-економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту України, заснованого на державно-приватному партнерстві.

Ключові слова: реформування, комерціалізація залізничного транспорту, організаційно-економічний механізм, державно-приватне партнерство.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Реформування залізничного транспорту на сьогодні стало об'єктивною необхідністю для збільшення конкурентоспроможності та нарощування його потенційних можливостей. Основною задачею сучасної реформи, що проводиться на залізничному транспорті є ефективність функціонування галузі як цілісної інфраструктурної системи. З урахуванням всіх особливостей залізничного транспорту необхідно оцінити подальші заходи щодо реалізації кінцевого етапу програми реформування і при необхідності внести відповідні коригування.

З огляду на необхідність комплексного розвитку залізничного транспорту державі за допомогою різних методів регулювання слід стимулювати не стільки виняткове використання інфраструктури, скільки її відновлення і розвиток. Окрім цього, сьогоднішня ситуація істотно ускладнюється впливом світової фінансово-економічної кризи, що зачепила багато сфер суспільного життя. В зв'язку з цим вироблення альтернативних моделей управління і розвитку залізничної галузі є одним з пріоритетних завдань.

Складовою частиною подальшого реформування повинна стати комерціалізація, яка спричинює зміну взаємовідносин підприємств залізничного транспорту з державою та усередині залізничної галузі з можливою трансформацією форм власності та пристосування цих підприємств до роботи в ринкових умовах шляхом широкого використання комерційних відносин, сприяє розширенню самостійності у прийнятті управлінських рішень і відповідальності за результати роботи.

Подальший розвиток ринкових відносин на залізничному транспорті можливий за умови впровадження конкуренції. Конкуренція буде мати місце коли на ринку будуть функціонувати компанії, які самостійно будуть приймати рішення про перелік надаваних послуг, самостійно визначатимуть ціни на свої послуги (в рамках діючого законодавства) та використовуватимуть отриманий прибуток на розробку та впровадження власних інвестиційних програм.

Доцільність і необхідність комерціалізації може бути обґрунтована, в остаточному підсумку, однією найважливішою категорією – ефективністю її здійснення.

Умовами ефективного функціонування організаційно – економічного механізму комерціалізації є запобігання монополістичним тенденціям у сфері експлуатації, встановлення пріоритетів при визначенні ключової ролі держави або приватних структур для забезпечення певних видів економічної діяльності, визначення їх функцій, зобов'язань, повноважень, розподіл ризиків, економічно обґрунтований розподіл витрат та формування доходів суб'єктів залізничних перевезень.

Враховуючи необхідність проведення реформ у залізничній галузі в умовах дії державних програм, пов'язаних з реформуванням, для подальшого розвитку галузі важливо розробити та впровадити організаційно-економічний механізм комерціалізації залізничного транспорту, спрямований на процес розширеного відтворення виробничих фондів на базі інноваційної моделі розвитку.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. У процесі дослідження даної проблеми були використані наукові праці провідних вчених та спеціалістів у галузі реформування залізничного транспорту, підвищення його конкурентоспроможності та впровадження комерційних відносин, зокрема. публікації таких видатних вчених, як Ю.С. Бараша, Н.Б. Малахової, Т.А. Мукмінової, М.В. Макаренка [1-6] свідчать про те, що в своїх дослідженнях вони намагалися розв'язати важливе науково-практичне завдання з забезпечення ефективності функціонування залізничного транспорту в умовах його структурних змін, посилення конкуренції та розвитку різних форм власності. Однак незважаючи на наявність розробок щодо ефективності побудови системи управління залізничним транспортом в умовах ринкових відносин відкритою залишається проблема формування ефективного організаційно – економічного господарського механізму комерціалізації залізничного транспорту та обґрунтування його складових.

Нові можливості розкриття потенціалу залізничного транспорту України пов'язані з реформуванням галузі, в процесі якого відбувається фінансове виокремлення природно - монопольного і потенційно конкурентного секторів, що вимагає, перш за все, комерціалізації залізничного транспорту.

Незважаючи на значну кількість досліджень з реформування галузі, поки ще залишаються невирішеними задачі всебічної комерціалізації залізничного транспорту, без чого стає неможливим його адаптація до ринкового середовища. До того ж недопрацьованими залишаються питанням розробки організаційно – економічних основ комерціалізації залізничного транспорту України, що вимагає запровадження відповідного механізму комерціалізації господарської діяльності підприємств залізничного транспорту.

Мета статті. На підставі вищевикладеного виникає нагальна потреба обґрунтування та побудови структури єдиного організаційно – економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту в ринкових умовах. що в теоретичному осмисленні процесу комерціалізації призводить до більш глибокого пізнання процесів господарювання суб'єктів залізничних перевезень, розкриває структурно - функціональні зв'язки між учасниками перевізного процесу та сприяє подальшому розвитку конкуренції на ринку залізничних перевезень.

Виклад основного матеріалу. Система управління підприємства приводиться у дію господарським механізмом. Тому особливого значення набувають підходи до структури побудови даного механізму. Зрозуміти як функціонує господарський механізм у цілому можна через окремі його складові. В умовах ринкової економіки структуру побудови господарського механізму як сукупності окремих механізмів викладає Ю.Ю. Круглов [7], який вводить поняття комплексного механізму підприємства та визначає його як сукупність економічних, правових, організаційних та мотиваційних способів цілеспрямованої взаємодії суб'єктів господарювання і впливу на їх діяльність, забезпечуючи узгодження інтересів об'єктів та суб'єктів управління. Тобто комплексний механізм управління повинен формуватися як система економічних, правових, організаційних та мотиваційних механізмів [8, 9].

У науковій літературі окремою категорією виділяється також і поняття організаційно – економічного механізму. Так Лисенко Ю. та Єгоров П. визначають організаційно – економічний механізм як систему формування цілей та стимулів, які дозволяють перетворити в процесі трудової діяльності матеріальні та духовні потреби членів суспільства в засоби виробництва і його кінцеві результати, спрямовані на задоволення платоспроможного попиту споживачів [10].

Виходячи з цього, під організаційно – економічним механізмом слід розуміти одну з найважливіших складових господарського механізму, яка відображає сукупність організаційних, економічних методів, способів, інструментів і важелів, за допомогою яких здійснюється регулювання організаційно – економічних процесів і відносин з метою ефективного впливу на кінцеві результати діяльності підприємства.

Структуру організаційно - економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту, заснованого на державно – приватному партнерстві (ДПП) будемо розглядати як сукупність економічних, організаційних, правових та мотиваційних механізмів, в основі яких покладені визначені методи управління.

Зупинимось на змісті складових організаційно – економічного механізму

комерціалізації залізниць, які розглянемо окремими категоріями.

Організаційна складова формується на основі взаємовідносин між суб'єктами господарювання та структурно – функціональних зв'язків між підприємствами залізничного транспорту.

Окремий вид економічної діяльності на залізничному транспорті України має свої особливості, пов'язані зі структурою управління, фінансуванням, формуванням доходів, ціноутворенням тощо. Незважаючи на це, першочерговою задачею структурних реформ у залізничній галузі є формування ефективного механізму взаємодії підприємств залізничного транспорту, що займаються різними видами економічної діяльності, враховуючи те, що їх діяльність пов'язана з єдиним технологічним процесом – забезпеченням перевезень вантажів і пасажирів.

Номенклатурою витрат виділені основні види економічної діяльності, такі як пасажирські перевезення у внутрішньодержавному (крім приміського і регіонального) й міжнародному сполученнях, пасажирські перевезення в приміському та регіональному сполученнях, вантажні перевезення, утримання інфраструктури, локомотивна тяга, ремонт рухомого складу [11].

Різноманітність та винятковість окремих видів економічної діяльності залізничного транспорту не повинно перешкодити умовам безперервності перевізного процесу, враховувати стратегічне, економічне та соціально – політичне значення інфраструктурної транспортної галузі. Організаційна складова механізму повинна забезпечити єдність дій і цілеспрямованість колективів усіх суб'єктів господарювання, а також виконання загальних функцій під впливом об'єктивних економічних законів, які обумовлюють виконання перевізного процесу.

До суб'єктів господарювання залізничного транспорту, виділених в межах організаційно – економічного механізму комерціалізації залізниць, заснованого на державно – приватному партнерстві, належатимуть: оператори вантажних перевезень; оператори пасажирських перевезень; власник інфраструктури; компанії з ремонту об'єктів інфраструктури; власники вантажних вагонів; компанії з ремонту вантажних вагонів; компанії з ремонту пасажирських вагонів; власник магістральних та маневрових локомотивів; компанії з ремонту локомотивів.

Під час здійснення перевізного процесу вказані суб'єкти господарювання взаємодіють, тобто між ними виникають структурно – функціональні зв'язки та економічні відносини.

Економічна складова являє собою сукупність економічних методів, способів, форм, інструментів, важелів впливу на економічні

відносини і процеси, що відбуваються на підприємстві. Розглянемо детально структуру економічних відносин, що сформувалася на залізничному транспорті.

Оператори вантажних та пасажирських перевезень користуються інфраструктурою, у відсутності власних вагонів орендують вагони, що належать іншим компаніям – операторам, користуються локомотивною тягою як магістральних, так і маневрових локомотивів, користуються послугами ремонтних підприємств.

Користування інфраструктурою потребує сплати за користування ниткою графіка, тому в тарифі компанії – операторів є інфраструктурна складова. При використанні локомотивів та вагонів інших компаній – власників рухомого складу в тариф закладається локомотивна та вагонна складова.

Розрахунок витрат компаній – операторів здійснюється за елементами та видами витрат, необхідних для нормального їх функціонування. До складу витрат можна віднести витрати на ремонт та обслуговування власного парку, плату за оренду при наявності орендованих вагонів, амортизаційні відрахування на власний парк вагонів, витрати на утримання операторської компанії. У випадках, коли компанії – оператори користуються послугами банків для отримання кредиту на придбання у власність вагонів, сплата відсотків за такими кредитами відноситься на собівартість перевезень. Собівартість перевезень буде залежати від величини інфраструктурної, вагонної та локомотивної складових.

Компанія – власник інфраструктури буде займатися утриманням та експлуатацією об'єктів інфраструктури, будівництво та ремонт інфраструктурних об'єктів можуть бути передані до конкурентного сектору. Тому такою компанією будуть понесені безпосередньо ті витрати, що супроводжують вказані види діяльності. Власником інфраструктури має виступати держава.

Витрати компаній – власників рухомого складу будуть направлені на утримання локомотивів та вагонів у справному технічному стані, тобто проведення планових та позапланових ремонтів при наявності виробничих потужностей, своєчасного технічного огляду та проведення технічного обслуговування рухомого складу, екіпірування локомотивів та підготовку вагонів у рейс. Окрім того, власники вагонів можуть також виступати у якості перевізників, тоді їх витрати будуть вміщувати інфраструктурну та локомотивну складову при формування тарифу на залізничні перевезення.

Компанії, що будуть займатися ремонтом рухомого складу (вагонів або локомотивів) понесуть витрати на придбання відповідних матеріалів, напівфабрикатів, палива, електроенергії, заробітної плати, а також амортизаційні відрахування, витрати на утримання цих компаній.

Організаційна складова покликана забезпечити умови для подальшого розвитку конкуренції у потенційно конкурентному секторі та надання фінансової підтримки для здійснення нерентабельних перевезень на замовлення держави. Організаційна складова механізму комерціалізації залізничного транспорту має забезпечити рівноправні умови функціонування всіх суб'єктів ринку залізничних перевезень.

Розвиток конкурентоспроможного ринку залізничних перевезень пов'язаний зі створенням рівних для всіх суб'єктів господарювання умов. Це в першу чергу торкається правової бази функціонування учасників перевізного процесу.

Правові відносини на залізничному транспорті на сьогодні регулюються Законами України «Про природні монополії», «Про залізничний транспорт», «Про ціни і ціноутворення», «Про захист економічної конкуренції» та іншими законодавчими та нормативними актами.

Згідно з Законом «Про природні монополії» [12] користування об'єктами інфраструктури (залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами і т. д.), що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, віднесено до сфери діяльності суб'єктів природних монополій, а внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом – до суміжних ринків. Водночас ціноутворення на послуги суб'єктів природних монополій та суміжних ринків є предметом державного регулювання.

Для сталого розвитку ринку вантажних та пасажирських залізничних перевезень необхідно залучити приватні інвестиції, механізми приватновласницького управління, тобто подальшій комерціалізації залізничного транспорту сприятиме співпраця держави та приватних структур в межах державно – приватного партнерства.

На сьогодні державно – приватне партнерство регулюється Цивільним кодексом України [13], Господарським кодексом України [14], Законом України «Про державно – приватне партнерство» [15], Законом України «Про концесії» [16], Законом України «Про фінансовий лізинг» [17], Законом України «Про оренду державного та комунального майна» [18], Законом України «Про управління об'єктами державної власності» [19] та іншими законодавчими актами. Проте, зазначені законодавчі акти є недосконалими в плані регулювання відносин ДПП та потребують істотних доопрацювань.

Для реалізації цілей, що покладаються на організаційно – економічний механізм комерціалізації залізниць, важливим стає зацікавленість усіх суб'єктів - учасників перевізного процесу у результатах своєї діяльності. Тому особливого значення набуває формування мотиваційної складової зазначеного механізму.

У самому загальному вигляді мотивація людини до діяльності трактується як сукупність рушійних сил, які спонукають людину до здійснення певних дій. Більш точне визначення полягає в тому, що мотивація – це процес спонукання працівників до діяльності для досягнення цілей організації [20].

Для приведення у дію механізму комерціалізації в умовах, коли на ринку взаємодіють держава та приватні структури, роль держави у забезпеченні підприємств різних форм власності позитивними економічними результатами діяльності, вельми істотна. Суспільство покладає на державу обов'язки в забезпеченні і підтриманні довгострокової стратегії економічного зростання та розвитку. Роль держави полягає не лише в ефективній співпраці з економічно незалежними, самостійними суб'єктами, інтереси яких не завжди співпадають з інтересами держави, а й у впливанні на мотиваційну структуру незалежних суб'єктів з метою вибору ними такої поведінки, яка б відповідала інтересам суспільства. Такий вплив держава може чинити не лише шляхом запропонованих обмежень або системи стимулів, а й через мотивацію, що торкається причин поведінки економічних суб'єктів, їх бажання діяти у такий спосіб, а не в інший.

До мотивів, що спонукатимуть незалежних суб'єктів функціонувати на ринку залізничних перевезень можна віднести: отримання прибутків, яких було б достатньо для подальшого розвитку бізнесу; окреслені строки окупності проектів; державні гарантії; державні дотації за виконання соціально значимих нерентабельних перевезень; розподіл ризиків між державою та приватним інвестором (особливо під час реалізації інфраструктурних проектів); конкуренція з боку інших незалежних суб'єктів господарювання; стабільні політичні умови.

З огляду на викладене держава виступає у ролі носія суспільних інтересів і цілей, а приватний партнер переслідує лише комерційний інтерес, тобто отримання максимальних прибутків від своєї діяльності. Тому формування мотиваційної складової механізму в значній мірі буде залежати від рішень державних органів влади.

Запропонований організаційно – економічний механізм передбачає функціонування залізничного транспорту як сукупності взаємодіючих комерційних підприємств, які самостійно визначають стратегічні цілі діяльності, встановлюють ціни, приймають самостійні управлінські рішення щодо переліку послуг (робіт), гнучко реагують на попит на транспортному ринку, формують прибуток та визначають спрямованість інвестиційних коштів для подальшого розвитку.

Подальший розвиток організаційно – економічного механізму комерціалізації, який побудований на партнерстві держави та бізнес – структур, відкриває нові можливості для інтеграції національних залізниць в загальноєвропейську

транспортну мережу, активізації конкуренції на ринку залізничних перевезень, зниження тарифів, підвищення якості транспортних послуг.

Ефективність подальшого використання механізму комерціалізації залізничного транспорту в ринковому середовищі буде визначатися динамікою оновлення основних виробничих фондів галузі, темпами росту попиту на залізничні перевезення, результатами реалізації структурної реформи галузі, ефективністю тарифної політики в природно монопольному секторі діяльності, який в питаннях утримання та експлуатації інфраструктури регулюється державою та в потенційно конкурентному секторі, до якого належать усі види здійснюваних на залізничних перевезень та будівництво і ремонт інфраструктурних об'єктів, а також інтенсивністю використання українських ділянок міжнародних транспортних коридорів.

Висновок. Застосування організаційно – економічного механізму комерціалізації залізниць узгоджується з вимогами директив ЄС щодо залізничного транспорту, вимогами чинного законодавства щодо припинення перехресного фінансування збиткових перевезень за рахунок прибуткових, з потребами суспільства і залізничної галузі.

Запропонована структура організаційно – економічного механізму забезпечить прозорість витрат, що сприятиме подоланню економічних суперечностей, розвитку форм, принципів і методів фінансового виокремлення інфраструктури від експлуатаційної діяльності.

Використання організаційно – економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту сприятиме перетворенню залізничної галузі на ринково орієнтовану конкурентоспроможну систему залізничних перевезень, в якій штучна монополія в сфері експлуатації перетворена на висококонкурентне середовище.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Мукмінова Т.А. Структура природної монополії на залізничному транспорті України та деякі підходи стосовно її реформування /Т.А. Мукмінова //Вісник ХНУ ім. Каразіна. Збірник наукових праць. – 2002. Вип. 565. – С. 79-87.
2. Кірпа Г.М.. Принципи комерціалізації залізниць України в сучасних умовах /Г.М. Кірпа //Транспорт: Збірник наукових праць. – 2001. – Вип.8. – С.8 – 16.
3. Бараш Ю.С. Джерела фінансування діяльності залізничного транспорту України / Ю. С. Бараш, О.М. Пшінько, Г.М. Легенький // Залізничний транспорт України. - 2007. – №4.– С. 28-29.
4. Хусаинов Ф.И. Теория демонополизации естественно – монопольного рынка и программа структурной реформы на железнодорожном транспорте / Ф.И. Хусаинов //Железнодорожный транспорт. Сер. Маркетинг и коммерческая деятельность. ЦНИИТЭИ МПС. – 2001. – Вып. 3. – С. 41 – 63.
5. Малахова Н. Об'єктивні умови конкуренції на залізничному транспорті /Малахова Н. //Збірник наук. праць КУЕТТ. Сер. „Економіка і управління” - 2003. - Вип. 4. – С. 68 – 71.
6. Макаренко М.В. Організаційно-економічні основи реструктуризації залізничного транспорту України: Дис...докт. екон. наук: 08.07.04.-К.,2004.-410 с.
7. Круглов Ю. Ю. Хозяйственное право / Ю. Ю. Круглов. – М. : Русская деловая литература, 1997. – 608 с.
8. Чухно А. Господарський механізм та шляхи його удосконалення на сучасному етапі / А. Чухно // Экономика Украины. – 2007. – № 3. – С. 60 – 67.
9. Чухно А. Господарський механізм та шляхи його удосконалення на сучасному етапі / А. Чухно // Экономика Украины. – 2007. – № 4. – С. 36 – 42.
10. Лисенко Ю. Організаційно-економічний механізм управління підприємством / Ю. Лисенко, П. Єгоров // Экономика Украины. – 1997. – № 1. – С. 86 – 87.
11. Номенклатура витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України. – К.: Укрзалізниця. - 2008. – 413 с.
12. Про природні монополії : закон України від 20.04.2000 р. № 1682-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 30.
13. Цивільний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>
14. Господарський кодекс України. – Х. : ТОВ „Одісей”, 2004. – 248 с.
15. Про державно – приватне партнерство : закон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : // www.president.gov.ua
16. Про концесії: закон України від 16.07.1999 р. № 997-XIV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : //<http://zakon.rada.gov.ua>
17. Про фінансовий лізинг: закон України від 16.12.1997 р. № 723/97-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : //<http://zakon.rada.gov.ua>
18. Про оренду державного та комунального майна : закон України від 10.04.1992 р. № 2269-XII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : // <http://zakon.rada.gov.ua>
19. Про управління об'єктами державної власності: закон України від 21.09.2006 р. № 185-V [Електронний ресурс]. – Режим доступу: //<http://zakon.rada.gov.ua>
20. Мескон М. Х. Основы менеджмента : пер. с англ. / М. Х. Мескон, М. Альберт, Ф. Хедоури. – М., 1993. – 360 с.

Анотація. В статті обосновано вибор складових організаційно-економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту України, ґрунтованого на державно-приватному партнерстві.

Ключевые слова: реформирование, комерціалізація залізничного транспорту, організаційно-економічний механізм, державно-приватне партнерство.

Summary. The paper justified choice of the components of organizational and economic mechanism of the commercialization of railway transport of Ukraine, based on public-private partnership.

Keywords: reformation, commercialization of railway transport, organizational-economic mechanism, state-private partnership.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 338.47:656

ЕДИНАЯ СИСТЕМА ЛОГИСТИКИ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА: ОСНОВЫ ПОСТРОЕНИЯ

Мелентьев Д.Ю., аспирант (ЛНУ им. Т.Шевченко)

У статті уточнена суть логістики міських пасажирських перевезень, що працюють в режимі регулярних перевезень на автобусних маршрутах загального користування, розглянуто та проаналізовано значення логістичної системи міського пасажирського транспорту, запропоновані основи побудови єдиної логістичної системи міського пасажирського транспорту.

Ключові слова: міський пасажирський транспорт (МПТ), міські пасажирські перевезення (МПП), логістика, єдина логістична система (ЄЛС), автотранспортне підприємство (АТП).

Постановка проблеми и ее связь с научными и практическими заданиями. Тема перехода к рыночным отношениям затрагивает все отрасли хозяйствования и аспекты их функционирования, не исключением стал и рынок городских пассажирских перевозок (ГПП). Сегодня транспортные услуги в сфере пассажирских перевозок переориентируются с производителя, предоставляющего данные услуги, на потребителя, преследуя главную цель - удовлетворение его потребностей в передвижении.

Данная переориентация на потребителя обусловила необходимость применения новых управленческих решений при организации работы систем городских регулярных пассажирских перевозок на автобусных маршрутах общего пользования, способных гибко реагировать на постоянно изменяющиеся условия функционирования и требования пассажиров. Имеющаяся система организации городских пассажирских перевозок, которая основывается на повышении плотности маршрутной сети и обеспечении регулярности движения транспорта, перестала удовлетворять возрастающий спрос на пассажирские перевозки, особенно в период «час пик». Поэтому актуальным становится организация работ современных автотранспортных предприятий (АТП) таким образом, чтобы в ограниченный интервал времени пассажирские автотранспортные средства, работающие в режиме регулярных перевозок на автобусных маршрутах общего

пользования, обеспечили массовые передвижение пассажиров по различным направлениям городской маршрутной сети. Эффективное решение этой задачи возможно только с использованием логистики.

Логистические принципы организации городских пассажирских перевозок заключаются в том, чтобы количество единиц подвижного состава, режим его работы и маршруты движения гарантировали безопасность, надежность и беспересадочность доставки пассажиров «от двери к двери» к необходимому им времени [1] по системе «just in time».

Анализ исследований и публикаций. В условиях современного развития экономики использование логистики и логистических принципов хозяйствования в организации городских пассажирских перевозок является особенно актуальной. Данную тематику в своих научных трудах исследовали следующие ученые: В.А. Вдовиченко [2], Д.В. Енин [3], Д.А. Красникова [1], А.Г. Мальчикова [4], Л.Б. Миротин [5], А.М. Сатаев [6], И.В. Спириин [7], И.С. Туревский [8] и др.

Выделение нерешенных частей общей проблемы. Несмотря на распространенность термина логистика и применение логистического управления в многогранных сферах предпринимательской деятельности, все же в науке и практике в недостаточной степени раскрыты и изучены принципы организации логистического управления в сфере городского пассажирского транспорта (ГПП), работающего в режиме регулярных пассажирских