

ВПРОВАДЖЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ПІДХОДІВ ЩОДО ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ПРОЦЕСІ СТРУКТУРНОЇ РЕФОРМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

THE INTRODUCTION OF LOGISTICS APPROACHES IN PASSENGER TRAFFIC DURING THE STRUCTURAL REFORM OF THE RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

Розглянуто питання впровадження логістичних підходів у сфері пасажирських перевезень на залізничному транспорті України, що приведе до оптимізації перевізного процесу, створення науково обґрунтованого графіка руху рухомого складу, розвитку інноваційно-логістичної системи залізничного транспорту, формування комплексного інформаційного супроводу систем управління пасажирськими перевезеннями, а також підвищення економічно обґрунтованих сфер конкурентної діяльності компаній-перевізників у різних сегментах.

Ключові слова: залізничний транспорт, логістичний підхід, структурна реформа залізничного транспорту, транспортна система.

Рассмотрены вопросы внедрения логистических подходов в сфере пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте Украины, что приведет к оптимизации перевозочного процесса, созданию научно обоснованного графика движения подвижного состава, развитию инновационно-

логистической системы железнодорожного транспорта, формированию комплексного информационного сопровождения систем управления пассажирскими перевозками, а также повышению экономически обоснованных сфер конкурентной деятельности компаний-перевозчиков в различных сегментах.
Ключевые слова: железнодорожный транспорт, логистический подход, структурная реформа железнодорожного транспорта, транспортная система.

The problems of logistics implementation approaches in passenger railway transportation of Ukraine. This will lead to the optimization of the transportation process, scientifically sound tributes rolling motion graphics, innovative development and logistics of the rail system, the formation of an integrated information support systems for passenger traffic, and improve cost-competitive activity-based spheres transport companies in different segments.

Key words: railway transport, logistic approach, structural reform of railway transport, transport system.

УДК 656.07:658

Цвірко О.О.

д.е.н., головний науковий співробітник відділу макроекономіки та державного управління

Причорноморський науково-дослідний інститут економіки та інновацій

Вступ. Інтеграція України у світову транспортну систему, формування міжнародних транспортних коридорів, зростання пасажиропотоків викликають необхідність вивчення низки проблем, пов'язаних із розвитком мережевої інфраструктури пасажирського залізничного комплексу, розгалуженої вокзальної мережі. Все це повинно будуватися шляхом формування цілісних логістичних систем управління пасажирськими перевезеннями.

Ключовим елементом реформи залізничного транспорту України натеper стає створення прозорої та ефективної бізнес-моделі пасажирських залізничних перевезень. Проблеми перехресного субсидування і недостатня інвестиційна привабливість пасажирського комплексу нега-

тивно впливають на систему залізничних перевезень загалом, що знижує конкурентоспроможність всієї економіки. В умовах реформування економіки посилюється взаємозв'язок розвитку транспорту з розвитком інших галузей господарства та соціальної сфери, які визначають не тільки вимоги до транспорту щодо напрямів, обсягів та якості перевезень, але і можливості його розвитку, оскільки від обсягів перевезень залежать доходи транспортних підприємств, які є в сучасних умовах основним джерелом інвестицій. Здешевлення, прискорення та підвищення якості пасажирського сполучення приводять до зростання мобільності населення і поліпшення умов його життя.

Постановка проблеми. Формування гармонійної структури пасажирського залізничного комплексу країни на базі технологій інноваційної логістики створить певні умови. Вони можуть бути використані для оптимізації перевізного процесу й інтермодальних транспортних систем, науково обґрунтованого графіка руху рухомого складу та його оперативної диспетчеризації, розвитку інноваційно-логістичної системи залізничного транспорту. Також для економічно доцільного розподілу повноважень і фінансових коштів у договорах державно-приватного партнерства, формування комплексного інформаційного супроводу та забезпечення уніфікації систем управління пасажирськими перевезеннями у процесі проектування та будівництва високошвидкісних магістралей, підвищення економічно обґрунтованих сфер конкурентної діяльності компаній-перевізників у різних сегментах.

Необхідність використання інноваційної логістики у сфері пасажирських перевезень залізничного транспорту органічно пов'язана зі складним характером завдань раціоналізації та оптимізації пасажиропотоків, скороченням стадій життєвого циклу перевізних засобів, інтенсифікацією процесів інформатизації перевізного процесу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проблемам розроблення логістичних методів та їх використання у сфері перевезень присвячено низку робіт вітчизняних і зарубіжних авторів: М.В. Макаренка [1], Ю.М. Цветова [2], Н.М. Колесникової [3], Н.І. Богомолової [4], В.Л. Диканя [5], Г.Д. Ейтутіса [6], Б.М. Лапідуса [7], І.С. Бесєдіна, Л.А. Мазо, Н.П. Терешиної, В.Г. Галабурди, М.Ф. Тріхункова [8], А.У. Альбекова [9], Б.А. Анікіна [10], Л.А. Брагіна, А.М. Гаджінського, Е.А. Голікова, Є.К. Івакіна, С.Б. Карнаухова, Н.А. Нагапетьянц, Ю.М. Неруша, А.В. Парфенова, О.Д. Проценко, С.М. Резера, А.Н. Роднікова, В.І. Сергєєва, Р.В. Українцева, В.В. Щербакова, Р.В. Шеховцова, Д. Бауерсокса [11], Д.Дж. Клосса, Д. Ламберта, Дж. Стока [12], М. Хаммера та ін.

Однак це питання вимагає особливого підходу, оскільки від урахування специфіки транспортної логістики в сфері пасажирських перевезень залежить організація пасажиропотоків і конфігурація мережі залізниць, а отже, якість забезпечення різних категорій споживачів транспортними послугами.

Метою статті є науковий пошук організаційно-економічних рішень для використання інноваційної логістики у сфері пасажирських залізничних перевезень.

Основний матеріал. Розвиток пасажирських трансконтинентальних маршрутів, міжнародних транспортних коридорів, будівництво швидкісних магістралей висувають на перший план проблему глобальної конкуренції, взаємодії з інтегрованими

європейськими транспортними системами, міжнародними ТНК.

Аналіз структурної реформи залізничного транспорту дає змогу дійти висновку про те, що майбутнє логістичних технологій пасажирського комплексу залізниць має бути пов'язане з такими чинниками.

По-перше, з реалізацією пріоритетів промислової політики з подолання інфраструктурних перешкод економічного зростання, підвищенням інвестиційної привабливості галузі пасажирських сполучень, активною роллю держави в створенні нормативно-правової бази державно-приватного партнерства.

По-друге, з формуванням великих вертикально інтегрованих пасажирських компаній, які мають необхідний кадровий, інвестиційний та організаційний потенціал для організації надійного, якісного та комфортного процесу перевезень (логістичного сервісу) і виступають у ролі корпоративних плануючих систем перевізного процесу.

Щорічно по залізницях України перевозилося понад 400 млн. пасажирів (табл. 1), практично повністю задовольнивши зростаючий попит на залізничні перевезення, але при цьому спостерігається зниження пасажирообігу з 2008 року (рис. 1). На цьому зниженні також позначається вплив конкуренції з боку інших видів транспорту, насамперед автомобільного, а на далеких відстанях – авіаційного та з високоприбуткових категорій клієнтів [13], також відсутність пасажирського сполучення з тимчасово окупованою територією Автономної Республіки Крим, м. Севастополь та частиною зони проведення антитерористичної операції.

Пасажирські послуги, що надаються підприємствами транспорту пасажиром для їх переміщення в часі і просторі, являють собою сервісний потік.

Серед найбільш важливих параметрів якості пасажирських послуг виділяються такі:

- надійність – послідовність виконання послуги «точно в строк» відповідно до розкладу руху та графіком маршруту;
- відповідальність гарантії виконання послуг;
- якість сервісу, комфортабельність проїзду;
- величина транспортного тарифу з урахуванням відповідності класності послуг (ціна/якість);
- доступність – простота процедури встановлення контактів з підприємством, надання клієнту вибору зручного часу для надання послуг;
- витрати часу на пересування;
- регулярність руху транспортних засобів;
- безпека – мінімізація ризику і відсутність недовіри з боку клієнта;
- адекватний інформаційний супровід і мінімізація трансакційних витрат – витрат часу на купівлю/оформлення квитків, пошук потрібної довідкової інформації;
- ввічливість та комунікабельність персоналу, взаєморозуміння з покупцем.

Особливість пасажирського транспорту у тому, що в ньому відбивається взаємозв'язок потоків матеріальних і людських ресурсів. Рівень розвитку перевезень асоціюється з показниками «якості життя», з досягненням тих чи інших стадій постіндустріального суспільства.

Традиційне завдання логістики, пов'язане із забезпеченням доставки потрібного товару в потрібне місце і в потрібний час, щодо пасажирських перевезень асоціюється з наданням кожному споживачеві транспортних послуг перевезення у зручний йому час від місця проживання до місця призначення. Головним завданням системи логістики управління пасажирськими перевезеннями є доставка переміщуваного об'єкта від пункту відправлення до пункту призначення з мінімальними сукупними витратами за встановленого рівня якості транспортування. Специфіка

логістики пасажирських перевезень полягає в тому, що:

- пасажир одночасно є не тільки об'єктом переміщення, але і споживачем транспортних послуг;
- пасажир відіграє активну роль у здійсненні перевезення, реалізуючи функцію визначення мети та планування своєї поїздки, ґрунтуючись на якій, вибирається маршрут і час поїздки, вид транспорту, місце пересадки, спосіб оплати тощо;
- на вибір пасажиром варіанта перевезення впливає значне число факторів, перелік яких не завжди збігається з тим, що враховується в процесі розроблення оптимального варіанту доставки вантажу;
- для планування пасажиропотоків характерні значна нерівномірність потокових процесів і невідзначеність попиту, наявність сезонних, тимчасових коливань;

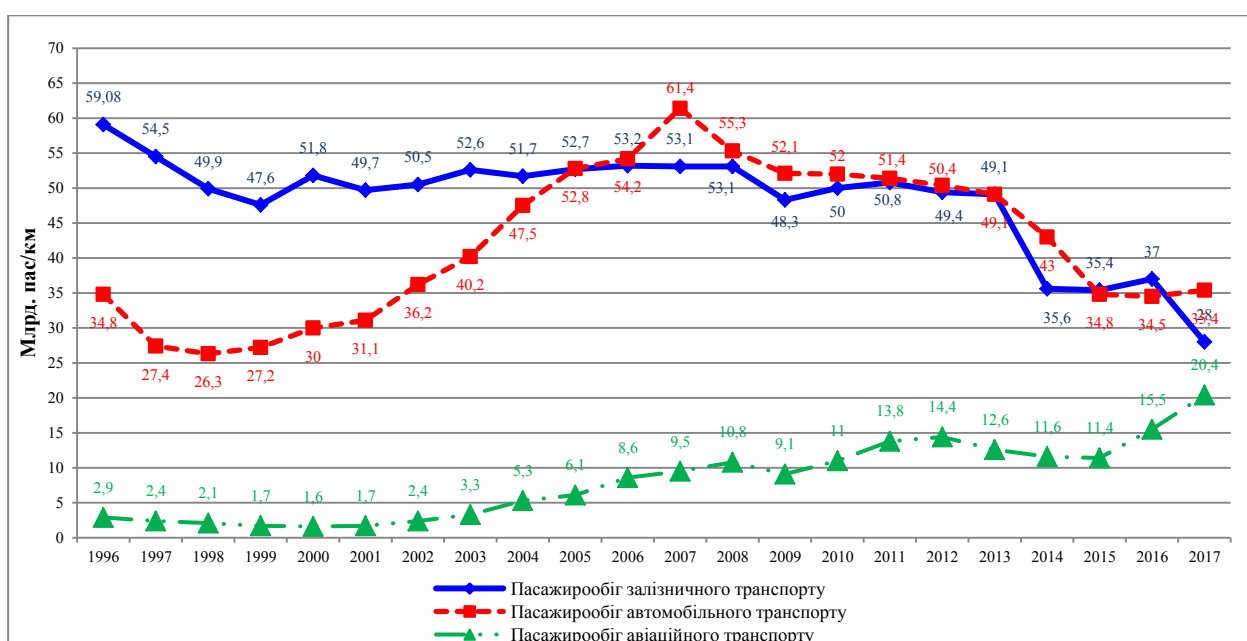


Рис. 1. Динаміка пасажирообігу залізничного, автомобільного і авіаційного транспорту за 1996–2017 рр., млрд. пас. км

Таблиця 1

Перевезення пасажирів різними видами транспорту, млн. чол.

Вид транспорту	Роки									
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
Залізничний	538	501	501	487	499	468	465	477	452	
Автомобільний	3305	2512	2403	2502	2557	2722	3069	3297	3720	
Авіаційний	2	2	1	1	1	1	2	2	3	
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
Залізничний	446	448	447	445	426	427	430	429	425	
Автомобільний	3837	3988	4173	4369	4014	3726	3612	3450	3341	
Авіаційний	4	4	5	6	5	6	8	8	8	
	2014	2015	2016	2017						
Залізничний	389,1	389,8	389,5	165						
Автомобільний	2915	2259,8	2025	2018,7						
Авіаційний	6,5	8,3	10,6							

– у процесі пасажирських перевезень не завжди збігаються інтереси пасажира і перевізника;

– для переміщення товару по логістичному ланцюгу та виконання всіх необхідних операцій характерне збільшення його вартості, у разі пасажирських перевезень цього не відбувається.

Необхідність забезпечення соціально значущих, а часто малоприбуткових або навіть збиткових перевезень відрізняє ПАТ «Укрзалізниця» від інших господарюючих суб'єктів ринку перевезень. У цих умовах реформування пасажирського комплексу ПАТ «Укрзалізниця» має забезпечити:

– прискорення соціального розвитку держави у зв'язку із зростанням рухливості населення, зміцнення соціально-економічної єдності країни;

– задоволення зростаючих потреб населення в пасажирських перевезеннях, підвищення доступності перевезень;

– прозорість і прогнозованість пасажирських тарифів;

– підвищення рівня обслуговування пасажирів у відповідності з високими базовими корпоративними стандартами сервісу;

– підвищення ефективності пасажирських перевезень;

– ліквідацію перехресного субсидування;

– формування державою замовлення на соціально-значущі перевезення в процесі визначення обсягу послуг, які підлягають субсидуванню;

– створення механізму державної підтримки розвитку конкуренції у сфері соціально значущих перевезень;

– підвищення інвестиційної привабливості залізниць для приватних інвесторів і, як наслідок, модернізацію матеріально-технічної бази, зниження зносу основних фондів;

– перехід на організацію прискореного і швидкісного руху.

Логістика пасажирського транспорту нерозривно пов'язана з повсякденною діяльністю з обслуговування споживачів шляхом формування процесів різного ступеня ефективності. При цьому знижуються сукупні витрати, підвищується якість обслуговування пасажирів. У тісній взаємодії зі стратегічним управлінням, основою якого є моделі і методи динамічного програмування, вона передбачає послідовне поліпшення первинних стартових умов плану перевезень шляхом нарощування організаційно-економічних факторів успіху, поліпшення складу і підвищення якості сервісних послуг, перетворення внутрішнього логістичного середовища, зміни організаційної структури і системи внутрішньо- і міжфірмових комунікацій ПАТ «Укрзалізниця».

Всі управлінські рішення з діяльності пасажирського комплексу, пов'язані з підготовкою та розподілом рухомого складу, формуванням графіка руху поїздів, розкладу, відповідно до концепції

інноваційної логістики повинні прийматися з урахуванням раціоналізації всіх основних потокових процесів перевезень (поїздо-, вагоно- і пасажиропотоків). Вихідним процесом для визначення структури пасажирських перевезень є маркетингове дослідження (аналіз, прогноз, моделювання структури попиту (пасажиропотоків) і структури пропозиції залізниць.

Висновки з проведеного дослідження.

Таким чином, під час організації цілісних логістичних систем у сфері перевезень відбувається зміщення акцентів від управління окремими видами ресурсів до інтегрованої оптимізації бізнес-процесів. Принципи організації логістики пасажирських перевезень трансформуються з урахуванням особливостей залізничного комплексу країни, для якого характерні: значна протяжність комунікацій, висока питома вага соціальних (збиткових) перевезень, труднощі організації «внутрішньовидової» конкуренції, наявність техніко-технологічних та організаційних бар'єрів входу в галузь для дрібних приватних капіталів.

Логістичний підхід особливо необхідний з позиції сполучення інтересів транспортних підприємств різних форм власності, створення стимулів для залучення незалежних перевізників у сегмент соціальних перевезень і формування міжкорпоративної координації учасників транспортного процесу з метою кращого обслуговування споживачів. Розгляд стандартного комплексу маркетингу стосовно сфери пасажирських перевезень дає змогу розробити набір стратегій операційного маркетингу пасажирської компанії. Управління елементом “product” (послуга) передбачає використання таких інструментів, як визначення властивостей транспортної послуги й оптимального обсягу пропозиції. Оптимальний обсяг послуги можна встановити на основі аналізу задоволення потреб населення в кількості рейсів і вагонів, зручності часу відправлення і прибуття поїздів для пасажирів.

Важливою умовою ефективності створюваної логістичної системи залізничного транспорту є комплекс заходів державного регулювання залізничного комплексу, що включає заходи в області тарифної, податкової, ліцензійної, грошово-кредитної політики. Перспективним напрямом є розвиток нових форм державного підприємництва, державно-приватного партнерства, різних механізмів спільного інвестування капіталомістких проєктів розвитку залізниць.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Трансформація економіки та транспорт України / Ю.М. Цвєтов, М.В. Макаренко, М.Ю. Цвєтов, О.В. Левченко та ін. ДЕТУТ, 2012. 180 с.
3. Колесникова Н.М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті:

формування, функціонування та розвиток: моногр. / Н.М. Колесникова. К.: КУЕТТ, 2006. 564 с.

4. Богомолова Н.І. Фінансова стратегія розвитку залізничного транспорту: сутність та особливості формування / Н.І. Богомолова // Ефективна економіка. 2012. № 1

5. Дикань В.Л. Реформирование железнодорожного транспорта (стратегия преобразований в системе управления отраслью) / В.Л. Дикань, Д.І. Бойко // «Бизнес-информ». 2000. № 11–12. С. 48–50.

6. Ейтутіс Г.Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: моногр. / Г.Д. Ейтутіс. Ніжин: ТОВ АСПЕКТ Поліграф, 2009. 240 с.

7. Лapidус Б.М. Основные направления экономических исследований на железнодорожном транспорте в условиях его кардинального реформирования / Б.М. Лapidус, И.С. Беседин, Л.А. Мазо // Вестник ВНИИЖТ. 2004. № 3. С. 3–13.

8. Экономика железнодорожного транспорта / Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др.; под ред. Н.П. Терешинной, Б.М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова. М.: УМЦ ЖДТ, 2006. 802 с.

9. Альбеков А.У. Коммерческая логистика / А.У. Альбеков, О.А. Митько. М.: Феникс, 2002. 416 с.

10. Аникин Б.А. Коммерческая логистика / Б.А. Аникин, А.П. Тяпухин. Сп. -Б: Проспект, 2013. 432 с.

11. Бауэрсокс Д. Логистика. Интегрированная цепь поставок / Доналд Бауэрсокс, Дейвид Клосс. М.: Олимп-Бизнес, 2010. 640 с.

12. Сток Дж.Р. Стратегическое управление логистикой / Дж. Р. Сток, Д.М. // Ламберт. Пер. с 4-го англ. изд. М.: ИНФРА-М, 2005, XXXII, 797 с.

13. Державний комітет статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

14. Вельможко А. Реформа Укрзалізници: нужна ли она вообще? / А. Вельможко. URL: <http://topor.od.ua/reforma-ukrzelizntsi-nuzhna-li-ona-voobshte/>