

ЛОГІСТИЧНИЙ ПІДХІД У СТВОРЕННІ ЕФЕКТИВНОГО МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ПАСАЖИРСЬКИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Розглядається логістична концепція управління пасажирськими перевезеннями залізничним транспортом, що передбачає створення логістичних центрів, які повинні поєднувати ринковий механізм із державним регулюванням. Обґрунтовано, що умовою ефективної роботи логістичних центрів є визначення основних факторів, за якими можна впровадити класифікацію пасажиропотоків, що дасть можливість прогнозувати поведінку логістичної структури на ринку пасажирських перевезень.

Рассматривается логистическая концепция управления пассажирскими перевозками железнодорожным транспортом, предусматривающая создание логистических центров, которые должны сочетать рыночный механизм с государственным регулированием. Обосновано, что условием эффективной работы логистических центров является определение основных факторов, по которым можно осуществить классификацию пассажиропотоков, что позволит прогнозировать поведение логистической структуры на рынке пассажирских перевозок.

The logical concept of passenger transportation management on the railway transport is considered. This concept provides the creation of logical centers, which must combine the market mechanism with the government regulation. It is motivated that the efficient work condition of logical centers is a determination of main factors, due to which it is possible to realize the classification of passenger traffic that will allow forecasting the behavior of a logistic structure at the passenger market.

Логістичний підхід у формуванні механізму управління пасажирськими перевезеннями пов'язаний із розвитком інфраструктури пасажирського залізничного транспорту, регіональних інформаційних логістичних центрів, розгалуженої мережі вокзалів, що вимагає побутових цілісних логістичних систем управління пасажирськими перевезеннями, адже логістика охоплює планування, управління і контроль проходження потоків від місця їх зародження до місця їх споживання з мінімальними витратами. Логістику на пасажирському залізничному транспорті слід розглядати як управління пасажирськими перевезеннями, враховуючи також потоки інформаційні, фінансові та сервісне обслуговування.

В умовах реформування залізничної галузі та враховуючи кризові явища у період переходу до ринку, обумовлено зниження ефективності та якості пасажирських перевезень. Так, на 01.07.2009 р. залізницями України курсують 7252 пасажирських вагони: 3748 – плацкартні, 2546 – купейні, 315 – СВ, 140 – РІЦ та 503 – міжбласні. Всього оснащено кондиціонерами 2156 вагонів (30 %). Ця ситуація обумовлена тим, що в більшості пасажирських вагонів системи кондиціонування повітря не передбачені конструктивно. У 2009 році згідно з фінансо-

вим планом передбачається придбати 170 пасажирських вагонів [1].

Уся система управління діяльності пасажирського комплексу, що пов'язана з підготовкою і розподілом рухомого складу, складанням графіків руху поїздів у відповідності з логістичною концепцією повинна прийматися з урахуванням раціоналізації всіх основних потокових процесів перевезень. Основою для визначення організаційно-економічного механізму пасажирських перевезень є маркетингові дослідження транспортного ринку (попит, пропозиція, провізні та пропускні можливості залізниць).

Структура залізничних пасажирських перевезень на основі логістики тісно пов'язана з реформуванням залізничної галузі. Проте на сьогоднішній день процеси реформування призупинені. Нинішнє призупинення цього процесу, збереження централізованого управління, чітких господарських та фінансових стосунків дають можливість залізницям гідно пережити кризу.

Оптимальним варіантом є перетворення галузі на Державний концерн із відповідними юридичними особами, які існують і сьогодні. Також слід залишити регіональний принцип управління, зважаючи на територію України та відмінності між регіонами. Необхідно створити

Державний концерн та поетапно, за запитами суспільства, реформувати та віддавати на корпоратизацію окремі галузі, які не будуть впливати на загальний рівень ліквідності чи конкурентоздатності всієї системи [2].

Щоб забезпечити ефективний механізм управління залізничними пасажирськими перевезеннями на основі логістики, слід сформува-ти понятійний апарат логістичного сервісу як інструменту організації перевезень пасажирів.

Послуги логістики – діяльність транспортних фірм із здійснення пасажирських перевезень використовуючи інформаційно-маркетингові технології.

Логістичні витрати – це витрати на управління транспортно-логістичними процесами.

Оцінка діяльності логістичних систем: якісні показники, розширення ринків транспортних послуг.

Об'єкти управлінської діяльності: пасажиропотоки, їх оптимізація в рамках логістичної системи (зниження витрат, підвищення якості обслуговування).

Логістичний сервіс – це логістичні послуги, інтеграція перевізних процесів, планування із врахуванням можливих ризиків, забезпечення конкурентоздатності транспортних послуг.

Укрзалізниця зараз розробляє Концепцію впровадження швидкісного руху поїздів до 160 км/год на період до 2020 р. Така швидкість є оптимальною для запровадження денного залізничного руху між столицею України та великими обласними центрами. Відповідна Концепція була розроблена на період до 2015 р., але тепер необхідно враховувати зміни в економіці. Запровадження швидкісного руху передбачає ґрунтовну модернізацію колійного господарства, енергопостачання, зв'язку тощо. До того ж Укрзалізниця проводить низку заходів із метою розділення пасажирського та вантажного руху на переважно пасажирські та змішані (вантажні та пасажирські) напрямки.

Для реалізації Концепції впровадження швидкісного руху необхідний також рухомий склад високого рівня. Такі поїзди мають відповідати світовим стандартам, швидко набирати швидкість після зупинки, бути виготовлені із застосуванням сучасних технологій та високоякісних матеріалів, працювати від постійного та змінного електричного струму (двосистемні). Останнє є дуже актуальним для залізниць України. Для розвитку денного пасажирського сполучення передбачено використання рухомого складу з розподіленою тягою, що є більш економічно доцільним, ніж використання звичай-

них вагонів із локомотивною тягою. Такий рухомий склад, незважаючи на досить високу ціну, є більш енергоефективним, потребує менших витрат на обслуговування в процесі експлуатації. Укрзалізниця вже розробила технічні вимоги до таких поїздів та передала їх виробникам. Головною метою є перевезення пасажирів у комфортних та сучасних умовах. Тим більше, ми готуємося до Євро-2012. Укрзалізниця вивчала можливих постачальників рухомого складу, орієнтуючись на три основних параметри: якість рухомого складу, температурний режим, комфорт підвіски. Зокрема, були вивчені зразки техніки виробництва України, Польщі, Чехії, Франції, Кореї та ін. Другим показником є вартість поїздів. Третій показник – фінансовий механізм, за яким буде придбана техніка: чи то буде кредит, чи лізинг, чи інше. Є певні напрацювання з поляками в придбанні рейкових автобусів. Що стосується вітчизняних виробників, то окрім намірів, ми не маємо ніяких конкретних пропозицій щодо виробництва такого рухомого складу.

Стан зношеності рухомого складу – від 75 до 80 %, тому програмою оновлення рухомого складу передбачено щорічно купувати близько 200 вагонів. Слід враховувати, що сьогодні є вагони, що можуть пересуватися зі швидкістю 200 км/год, але немає локомотивів, які б пересувалися зі швидкістю 160 км/год [3].

Стосовно пасажирського транспорту логістика являє собою сукупність проектних рішень, технічних засобів і методів організації та управління, які забезпечують заданий рівень обслуговування пасажирів, їх безпечну, надійну і безперервну доставку «від дверей до дверей» у певний час при мінімальних витратах. Застосування логістики на пасажирському транспорті дозволяє оптимізувати перевізний процес, що розглядається як логістична система операторів та об'єктів інфраструктури, за допомогою логістичних зв'язків, які беруть участь у процесі надання транспортних послуг.

Логістичний підхід до створення технічної інфраструктури пасажирського транспорту полягає в забезпеченні найкоротших зв'язків між основними пасажироутворюючими пунктами, в облаштуванні цих пунктів необхідним обладнанням, в забезпеченні обліку обсягів пасажиропотоків і вимог комфортного проїзду при виборі оптимального рухомого складу, типів і видів транспортних засобів.

Відсутність логістичного підходу до управління пасажирським транспортом створює про-

блеми його ефективного використання, зокрема:

- планування перевезень пасажирів, у першу чергу, базується на звітних даних і врахуванні тимчасових факторів без належного економічного обґрунтування;
- залишаються недостатньо вивченими і слабо врахованими фактори, які визначають обсяг та структуру пасажирських перевезень;
- значні недоліки допускаються при плануванні роботи рухомого складу та обслуговуючого персоналу, зайнятого пасажирськими перевезеннями, експлуатаційних витрат і собівартості перевезень;
- тарифна система пасажирського транспорту містить вагоме соціальне навантаження, що деформує реальне ціноутворення;
- не повною мірою використовуються можливості залізничного транспорту в підвищенні експлуатаційної швидкості, росту продуктивності праці, зниженні собівартості, підвищенні рентабельності пасажирських перевезень і культури обслуговування пасажирів;

Логістичний підхід до управління пасажирськими потоками вимагає об'єднання окремих ділянок перевізного процесу в єдину систему, здатну забезпечити якісні транспортні послуги для населення при мінімальних витратах [4, с. 58-59].

Отже, кризові явища в економіці України на сьогоднішній день обумовили зниження ефективності та якості пасажирських перевезень. Недостатня якість перевезень викликана такими факторами: моральна та фізична застарілість рухомого складу пасажирського транспорту; недостатній розвиток дорожньо-транспортної мережі міст; невідповідність існуючого рухомого складу прогресивним вимогам сьогодення; недостатня тарифна політика; відсутність ефективних систем диспетчерського управління процесами перевезень пасажирів та керування дорожнім рухом; недостатній моніторинг перевезень пасажирів.

Зростання поїздок громадян України у пасажирському транспорті вимагає забезпечення якості та ефективності перевезень пасажирів за рахунок розробки та практичної реалізації відповідних організаційно-технічних та екологічних заходів (впровадження сучасного рухомого складу, оптимізація маршрутів перевезень, впровадження системи диспетчерського управління перевезеннями на основі широкого засто-

сування засобів інформатики й обчислювальної техніки, оптимальна координація різних видів транспорту, оптимізація тарифів).

Складовими процесу трансформації концепції логістики є:

1. Мислення, зорієнтоване на вартість і корисність результату діяльності, яке передбачає створення додаткових корисностей (вартості місця, вартості часу, вартості інформації про товар та послуги).

2. Мислення системними категоріями, які ґрунтуються на взаємозалежності засобів і процесів.

3. Мислення категоріями загальних або повних витрат (витрат на оформлення замовлення, транспортування, пакування, управління запасами та складських витрат), витрат закупівлі та витрат обслуговування споживача. Структуризація повних витрат обумовлена можливістю генерації конфліктів витрат конфліктами цілей.

4. Мислення категоріями обслуговування (цикл замовлення, надійність, якість та еластичність виконання замовлення).

5. Мислення категоріями ефективності [5].

Виходячи з вищевказаного, слід визначити цілі логістичного управління на макрорівні, які передбачають вирішення наступних проблем в умовах структурної реформи:

- розробка інституційної бази та економічних умов для взаємовигідного функціонування підприємств різних форм власності;
- розробка загальної схеми побудови маршрутів;
- вибір раціональних напрямків перевезень;
- визначення кількості операторів із наданням їм функціональних обов'язків;
- розподіл об'єктів інфраструктури за територіальними ознаками;
- вибір видів транспорту та транспортних засобів;
- оптимізація територіального розміщення транспортних систем і координація їх роботи з пасажирського обслуговування.

Управлінська логістична система залізничних перевезень повинна поділятися на дві підсистеми – пасажирських та вантажних перевезень. На вході такої системи буде сукупність матеріальних, інформаційних і фінансових потоків, на виході – досягнуті значення цільових для системи пасажиропотоків, тобто структура макрологістичної системи залізниць поділяється на зовнішні постачання матеріалів і запчастин, паливно-енергетичних ресурсів, машин та обладнання (матеріальні потоки). Незалежні

компанії – банки, страхові компанії, термінали, лізингові, оператори рухомого складу (автотранспорт) і насамкінець структури УЗ – вантажне, локомотивне та колійне господарство, вокзальні комплекси, склади і термінали, які безпосередньо впливають на пасажиро- та вантажопо- токи.

З метою успішного проведення Євро-2012 в Україні важливим кроком є вибір логістичного оператора. У цьому сенсі до претендентів вису- ваються надзвичайні вимоги, насамперед щодо наявності досвіду в логістиці найбільших спор- тивних заходів. Логістичними виглядають пре- тензії фірми Schenker, яка виконувала важливі логістичні функції під час Олімпіад у Мюнхені (1972 р.), Сіднеї (2000 р.), Пекіні (2008 р.), Че- мпіонату світу з футболу в Німеччині у 2006 р. Такий досвід є надзвичайно важливим, оскіль- ки логістичне обслуговування чемпіонату – це, насамперед, три відчутні особливості:

- управління, скероване більше на ризики, ніж на безпосередні товари і послуги;
- перевезення охоплює всю гаму товарів і людей (устаткування, продуктів, людей, рекламних матеріалів тощо);
- сфера логістичних послуг охоплює все можливе, зокрема швидкий і точний транспорт, складування, обслуговування замовлень, термінову доставку нестандартних вантажів, координацію і безпеку, електронну комунікацію, обслуговування об'єктів (спортивних закладів, готелів, ресторанів тощо), міжнародний медіа- центр [6, с. 815].

Метою створення ефективної логістичної структури є стратегічне прогнозування поведін- ки системи на ринку пасажирських послуг – сервіс, інфраструктура, ефективність перевіз- ного процесу. Для створення ефективної мережі управління пасажирськими перевезеннями є маркетингові дослідження, які дають вихідні дані: структури пасажиропотоків, райони тя- жіння та їх характеристики, можливості примі- ського, міського автотранспорту і т.д. Важливо також знати поведінку групи пасажирів, їх пла- тоспроможність, потреби, мотивацію поїздок. Слід також передбачити створення норматив- но-правової бази державного регулювання рин- ку пасажирських перевезень.

Важливим чинником управління пасажир- ськими перевезеннями є сервіс пасажирських послуг, який можна визначити як об'єкт дослі- джень. Комплексний показник рівня пасажир- ського сервісу є синтетичним і може визнача- тись враховуючи пасажирський сервіс, надій-

ність пересування у відповідності з графіком, доступність (частота відправлення і прибуття поїздів), безпеку, комфортність, вартість квитка (тариф), рівень інформаційного забезпечення.

Загальні витрати пасажирських перевезень повинні охоплювати виробничо-інфраструкту- рні витрати, витрати на пасажирський рухомий склад, експлуатаційні витрати пасажирських перевезень, витрати на інформаційне обслуго- вування.

Однією з важливих функцій логістичних центрів є участь у взаємодії з виробничими під- розділами залізниць у розробці графіків руху поїздів. Виходячи із логістичної концепції, слід суттєво скоротити терміни розробки графіків і створити ефективний механізм внесення опера- тивних змін у ці графіки залежно від попиту на перевезення, адже на сьогоднішній день проце- си розробки графіків руху поїздів і його норма- тивної бази ніколи не розглядались як цілісна система, яку можна оптимізувати і якою можна керувати за певних її відхилень. Логістична си- стема розробки графіку руху поїздів повинна забезпечити вирішення завдань, виходячи із наявної кон'юнктури попиту на ринку транспо- ртних послуг, виконання заявок на розробку графіків пасажирських поїздів у дальньому сполученні, оцінки вартості альтернативних маршрутів, постійного моніторингу графіку руху поїздів із врахуванням технічного стану та пропускної спроможності інфраструктури та рухомого складу. Логістичні центри на сього- днішній день можуть створюватись на базі па- сажирської служби залізниць (рис. 1).

Дуже важливою передумовою ефективної роботи логістичних центрів є визначення осно- вних факторів, за якими можна провести кла- сифікацію пасажиропотоків:

- рівень сервісу (перед поїздом, сама по- їздка і після поїздки);
- частка поїздок залізничним транспортом (переваги над іншими видами);
- категорія поїзда, тип вагона;
- взаємовідносини пасажир – провідник під час поїздки (придбання квитків, інформа- ційне забезпечення, обслуговування на вокзалах і т.д.)

Для забезпечення переваги тієї чи іншої концепції (зокрема, створення логістичних центрів) слід вирішити наступні питання:

- визначити мету – де монополія, де конку- ренція;
- розробити технічні умови, враховуючи управління інфраструктурою;

- визначити порядок взаємовідносин учасників перевезень;
- забезпечити дієвість цільових програм розвитку пасажирських залізничних перевезень.



Рис. 1. Схема центру логістики пасажирських перевезень на залізниці

Логістичні центри в сфері пасажирських перевезень повинні вирішувати наступні проблеми:

- координацію пасажиропотоків, враховуючи пропускні та провізні можливості ділянок залізниць;
- проведення маркетингових досліджень пасажиропотоків (їх структура, напрями пересування, прогноз на перспективу);
- аналіз пасажиропотоків на вузлових станціях (вокзалах), обґрунтування зміни схем поїздів і маршрутів;
- розробку плану розвитку інфраструктури залізничного транспортного комплексу;
- рекомендації із впровадження додаткових поїздів у сезонні періоди;

- визначення оптимальної кількості та розміщення залізничних вокзалів;
- розробку методик визначення конкурентоздатності тарифів на перевезення;
- розробку нових тарифних преїскурантів (знижки на групові поїздки, повторні і т.д.);
- впровадження логістичних технологій у сервісне обслуговування;
- узгодження логістизації перевезень із міжнародною логістичною системою.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/index.php?f=Doc.View&p=news_4388
2. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/index.php?f=Doc.View&p=news_4491.0.news&lng=uk
3. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/index.php?f=Doc.View&p=news_4487.0.news&lng=uk
4. Мельник, Т. С. Формування раціональної концепції логістичного управління залізничним пасажирським транспортом [Текст] / Т. С. Мельник, О. В. Христофор // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті: Матеріали Першої Міжн. наук.-практ. конф. – К.: ДАЗТУ, 2009. – С. 57-60.
5. Павленчик, К. М. Логістика перевезень пасажирів міським транспортом [Електрон. ресурс] / К. М. Павленчик. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Upsal/2008_5/08pknppt.pdf
6. Мельниченко, О. С. Логістика і місто: ефект взаємодії [Текст] / О. С. Мельниченко, В. Є. Крикавський, Р. Л. Сопільник // Вісник нац. ун-ту «Львівська політехніка»: Логістика. – № 633. – Львів, 2008. – С. 814-823.

Надійшла до редколегії 02.09.2009.

Прийнята до друку 24.09.2009.