

СТАБИЛЬНОСТЬ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК КАК ЦЕЛЬ ПОСТРОЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

Автором розглядаються сучасні аспекти функціонування системи перевезень залізничним транспортом у Республіці Білорусь. Дається опис нового інноваційного підходу до організації пасажирських залізничних перевезень. Наведено порівняльний аналіз ряду значущих показників роботи залізничного транспорту з вантажних і пасажирських перевезень за період 2005–2009 рр. Охарактеризовано необхідність і можливості побудови логістичної системи залізничних пасажирських перевезень.

Ключові слова: система пасажирських залізничних перевезень, побудова логістичної системи, новий інноваційний підхід, стабільність функціонування

Автором рассматриваются современные аспекты функционирования системы перевозок железнодорожным транспортом в Республике Беларусь. Дается описание нового инновационного подхода к организации пассажирских железнодорожных перевозок. Приведен сравнительный анализ ряда значимых показателей работы железнодорожного транспорта по грузовым и пассажирским перевозкам за период 2005–2009 гг. Охарактеризована необходимость и возможности построения логистической системы железнодорожных пассажирских перевозок.

Ключевые слова: система пассажирских железнодорожных перевозок, построение логистической системы, новый инновационный подход, стабильность функционирования

The author considers the modern aspects of the railway transportation system in the Republic of Belarus. A description of a new innovative approach to the organization of passenger rail services is given. A comparative analysis of several important indices of rail freight and passenger traffic for the period 2005–2009 is presented. The need and possibility of constructing a logistics system for railway passenger transport are characterized.

Keywords: system of passenger railway transportation, construction of logistics system, new innovative approach, stability of functioning

Транспорт является самостоятельной, однако, достаточно специфичной отраслью народного хозяйства Республики Беларусь. Основное внимание по-прежнему уделяется грузовым перевозкам, и транспорт рассматривается здесь с позиций вспомогательного элемента промышленного комплекса. При этом пассажирские перевозки оказываются для промышленного развития и роста не столь актуальными и потому – развивающимися самостоятельно, без конкретной направленности, которая бы отвечала потребностям пассажиров, перевозчиков и государства. Этим во многом и обусловлены уровни сегодняшнего развития каждого из видов транспорта и видов перевозок в транспортном комплексе страны. Система железнодорожных перевозок не является исключением.

В настоящее время система железнодорожного транспорта Республики Беларусь требует организации перевозок на качественно новом уровне, что позволит привести их к уровню, диктуемому перевозчиками стран Европейского союза и СНГ. Для этого необходимым является не только внедрение новейших технологий и, соответственно, рост объемов инвестируема-

ния в основной капитал, но также и перестройка механизма функционирования железнодорожной системы перевозок в целом. При этом достаточно остро встает вопрос модернизации материально-технической базы железнодорожного транспорта (в особенности по подвижному составу, задействованному для пассажирских перевозок) и внедрения инновационных технологий в перевозочный процесс.

В последние годы сформирован новый подход к развитию железнодорожного транспорта страны. В целом железнодорожный транспорт представляет собой инерционную систему, которая не может развиваться одинаково эффективно по всем направлениям. Суть нового подхода заключается в том, чтобы быстро внедрить инновационные технологии в пассажирский сегмент транспортной деятельности в части развития логистики пассажирских перевозок. На основании полученного положительного результата инновационного развития пассажирского сегмента разрабатываются мероприятия инновационного развития транспорта в целом. При этом существуют следующие

проблемы, которые требуют первоочередного решения. К ним отнесены:

- инновационный путь развития железнодорожной логистики, предусматривающий развитие пассажирского сектора, несмотря на его убыточность в части сегментов пригородного и местного сообщения;

- внедрение нового формата организации пассажирских перевозок с гармонизацией внутригородских, пригородных и дальних видов сообщений;

- минимизация затрат по элементам технологического процесса с учетом оптимизации использования ресурсов в отраслевых хозяйствах железной дороги.

В отечественной практике использование понятия «логистика» начато относительно недавно. Необходимо отметить, что иностранные исследователи уже несколько десятилетий выделяют логистику в отдельную науку (специфическую область знаний). Таким образом, говорить о соответствии теоретических подходов к изучению логистики и решению логистических задач в отечественной и зарубежной практике сложно. При этом российские авторы (Гаджинский А. М., Миротин Л. Б., Неруш Ю. М. и др.) наибольшее внимание уделяют непосредственно производственной логистике, которая включает внутрипроизводственную, закупочную, распределительную логистику [1–3]. Наиболее распространенное определение логистики – это наука о планировании, контроле и управлении транспортировкой, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутризаводской переработки сырья, материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передачи, хранения и обработки соответствующей информации [1]. При этом место и роль транспортной логистики определяются лишь как вспомогательное звено системы производственной логистики. В данном случае транспорт рассматривается как вспомогательный сектор производственно-хозяйственной системы страны, а не в качестве отдельной самостоятельной отрасли народного хозяйства страны.

Несколько иначе дело обстоит при рассмотрении опыта украинских исследователей. Проф. Копытко В. И. рассматривает логистический подход непосредственно в сфере транспорта и, в частности, – в сегменте железнодо-

рожных пассажирских перевозок [4]. Указанный автор акцентирует внимание на логистической концепции управления железнодорожными пассажирскими перевозками, как включающей элементы государственного регулирования, так и отвечающей современным рыночным условиям.

В Республике Беларусь, как и на территории большинства стран постсоветского пространства, трактовка понятия «логистика» по большей части относится к сфере производственно-сбытовых отношений, т.е. к торгово-промышленному комплексу. Поэтому применение логистического подхода и соответствующих логистических принципов при построении системы, внедрение комплекса необходимых мероприятий, соответствующих передовому опыту в области логистики осуществляется по-прежнему для целей промышленных предприятий и товаропроводящих систем. Причем транспортная система здесь участвует только лишь в качестве одного из элементов, обеспечивающих перемещение материальных потоков между звеньями логистической системы и доставки продукции ее потребителям. Однако современные тенденции мирового развития в области экономических отношений и транспортных систем не позволяют функционировать в рамках давно устоявшейся и не всегда эффективной транспортной системы, которая в минимальной степени реализует основные принципы логистики, как в грузовом, так и в пассажирском секторах транспортной деятельности.

В связи с этим присутствует необходимость применения логистики по отношению к транспортной системе железнодорожных пассажирских перевозок как к самостоятельному производственному элементу народно-хозяйственного комплекса страны, исключая рассмотрение его только в разрезе промышленного комплекса. При этом сегодня на железнодорожном транспорте понятие «логистика» используется почти повсеместно, но по большей части в системе грузовых перевозок.

В пассажирских перевозках понятие логистики не используется потому, что сложилось устойчивое мнение, что пассажиру логистика не нужна. Такое мнение сложилось потому, что значительная часть пассажирских перевозок выполнялась в процессе реализации одного маршрута поезда. С возникновением потребности у пассажира в процессе выполнения поездки использовать несколько маршрутов одного или нескольких видов транспорта без применения логистики нельзя обеспечить комфортность

его поездки. Эта потребность определяет аргументированные цели необходимости развития логистики пассажирских перевозок. К ним отнесены:

- стабильность функционирования транспортной системы по железнодорожным перевозкам пассажиров;
- доступность для большинства населения страны транспортных услуг, выполняемых на высоком качественном уровне и по приемлемым тарифам;
- эффективность работы транспортной системы страны в целом с учетом максимального удовлетворения предприятий и населения в транспортных услугах.

Следует отметить, что сегодня не все элементы системы железнодорожных перевозок страны развиваются достаточно динамично, «симметрично» и пропорционально потребностям, существующим в стране на соответствующие транспортные услуги. Более равномерное и быстрое развитие характерно для подсистемы железнодорожных пассажирских перевозок. Это связано, в первую очередь, с постоянно возрастающим спросом на пассажирские перевозки: большие объемы перевозок пассажиров связаны с увеличением благосостояния населения в странах, население которых ранее имело скромный достаток, позволяющий максимально использовать пригородные перевозки, не требующие логистики и комфорта, структуризации и системности.

С учетом роста доходов населения Республики Беларусь, Российской Федерации, и особенно Китая, а также ограниченных возможностей воздушного транспорта услуги железнодорожного транспорта в прямом сообщении становятся привлекательными, а их развитие – приоритетным для железнодорожных администраций. Соответственно железнодорожные пассажирские перевозки постепенно становятся значительно более доходными и эффективными (как это видно на примере Франции (SNCF), где массовость высококомфортабельных перевозок пассажиров на сверхскоростных специализированных железнодорожных линиях привела к их высокой доходности). В странах постсоветского пространства поэтапно возрастают требования у пассажиров к качеству оказываемой транспортной услуги, набору и качеству сопутствующих услуг и сервису. Вместе с тем значительная часть пассажирских железнодорожных перевозок в большой степени является социально значимой, что накладывает ряд ограничений в части ценообразования и тари-

фов, а также делает особенно востребованным применение современных логистических принципов и подходов, построение качественно новой системы железнодорожных пассажирских перевозок – логистической системы.

При анализе отдельных эксплуатационных показателей работы железнодорожного транспорта страны по грузовым и пассажирским перевозкам (рис. 1 – 2) за анализируемый период (2005–2009 гг.) влияние указанных особенностей становится очевидным.

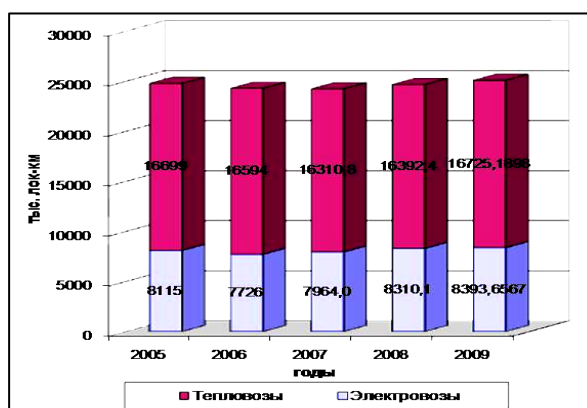


Рис. 1. Локомотиво-километры общего пробега в пассажирском движении

Основными из показателей, характеризующих эффективное или неэффективное использование пассажирского подвижного состава, являются объем затраченных локомотиво-километров и локомотиво-часов, расход топлива и электроэнергии на тягу поездов, использование локомотивных бригад электропоездов, тепловозов, дизель- и электропоездов.

Как видно из рис. 1, величина рассматриваемого показателя – локомотиво-километры в пассажирском движении – в исследуемом периоде (2005–2009 гг.) значительных изменений не претерпела (изменение в 2008 году по отношению к 2005 году составило по локомотиво-километрам, выполненных электропоездами, – рост на 195,3 млн лок-км, по выполненным тепловозами – падение на 306,5 млн лок-км). Однако, внутри данного временного интервала локомотиво-километры общего пробега в пассажирском движении, выполненные тепловозами, имели тенденцию к уменьшению (до 16594 млн лок-км в 2006 году и до 16310,8 млн лок-км в 2007 году). Величина указанного показателя, выполненная электропоездами в 2006 году, также имела тенденцию к уменьшению и составила 7726 млн лок-км, но уже в 2007 году объем выполненных локомотиво-километров возрос до 7964 млн лок-км. При этом увеличение рассматриваемого показателя в 2008 году

произошло по обоим видам тяги и составило 0,5 % и 4,3 % соответственно по тепловозной и электровозной тяге. В 2009 году также наблюдался рост показателя.

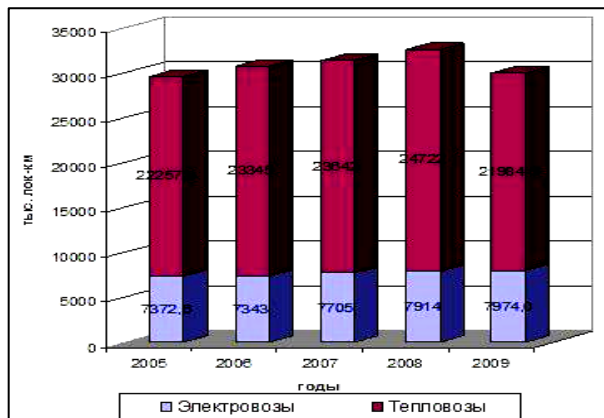


Рис. 2. Локомотиво-километры общего пробега в грузовом движении

Представленная диаграмма (рис. 2) наглядно иллюстрирует структурированную динамику выполнения тяговым подвижным составом Белорусской железной дороги локомотиво-километров общего пробега в грузовом движении в 2005–2009 гг. Видно, что в период 2005–2008 гг. данный показатель имел устойчивую положительную динамику – его величина составляла в 2005 г. 29,630,2 тыс. лок-км, а в 2008 г. – уже 32636 тыс. лок-км, т.е. рост за четыре года составил 3005,8 тыс. лок-км, или 10,14 %. Причем внутри периода также наблюдалось увеличение показателя: в 2006 г. – на 1057,8 тыс. лок-км (на 3,57 %), в 2007 – на 659 тыс. лок-км (2,15 %), в 2008 – на 1289 тыс. лок-км (4,11 %) по отношению к каждому предыдущему году соответственно. Но в 2009 г. значение рассматриваемого показателя снизилось на 2677,6 тыс. лок-км, или на 8,2 % по отношению к прошлому году. Такая отрицательная тенденция обеспечена некоторым снижением объемов перевозок в 2009 г. Однако динамика показателя относительно электровозной и тепловозной тяги не столь однозначна.

Не менее интересным является положение в подсистемах грузовых и пассажирских перевозках железнодорожным транспортом в части количественного наличия и обновления вагонного подвижного состава (рис. 3 – 4).

Как видно из представленного рис. 3, в 2005 году эксплуатационный парк пассажирских вагонов составлял 1734 единицы, а в 2009 году – только 1684, при этом в период 2006–2008 гг. парк пассажирских вагонов оставался на одном уровне – 1717 единиц. Такая отрицательная динамика численности вагонного подвижного со-

става для пассажирских перевозок связана со значительной его изношенностью. Большая доля вагонов используется сверх нормативного срока эксплуатации. При условии проведения капитального ремонта пассажирского вагона возможно продлить его использование на срок до половины нормативного (примерно на 10 лет). Однако вагонов, уже прошедших такой ремонт, достаточно много. И Белорусская железная дорога нуждается в своевременном обновлении вагонного подвижного состава. Но зачастую такое обновление невозможно произвести в том же объеме, что и списание устаревших вагонов. В связи с этим заметно, что численность пассажирских вагонов в рассматриваемом периоде (с 2005 по 2009 годы) снизилась на 50 единиц. При этом в 2009 году по сравнению с предыдущим число вагонов стало меньше на 33 единицы.

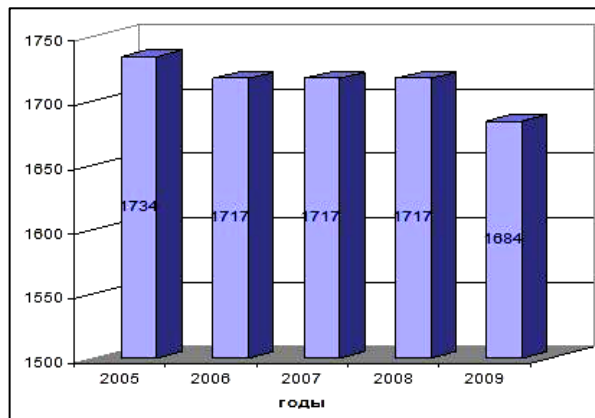


Рис. 3. Эксплуатационный парк вагонов (пассажирских)

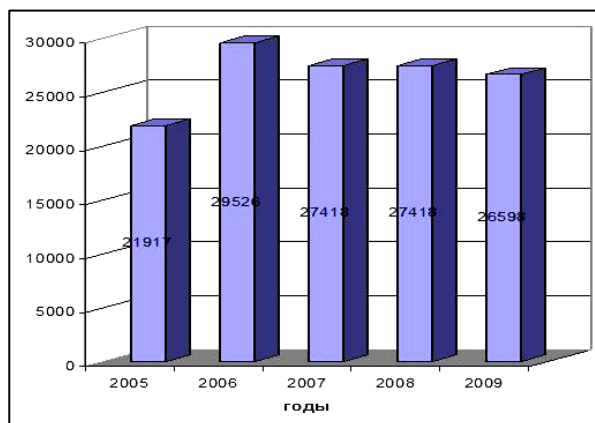


Рис. 4. Эксплуатационный парк вагонов (грузовых)

Как видно из представленной диаграммы (см. рис. 4), эксплуатационный парк грузовых вагонов Белорусской железной дороги в 2009 г. составил 26598 единиц вагонов различных типов. Т.к. для перевозок конкретных видов грузов используется как унифицированный (кры-

тые вагоны, полувагоны и т. п.), так и специализированный (цистерны, думпкары, рефрижераторы и т. п.) вагонный подвижной состав, то парк вагонов каждого типа соответствует средним объемам перевозимых грузов. Видно, что в 2005 году парк грузовых вагонов составлял 21917 единиц. К концу рассматриваемого периода (2005–2009 гг.) парк грузовых вагонов увеличился на 21,4 %. Причем в 2006 г. число грузовых вагонов увеличилось на 7609 единиц (или на 34,72 %) по отношению к предыдущему году. А уже в 2007 г. произошло уменьшение парка вагонного подвижного состава на 2108 единиц (или на 7,14 %). В следующем году число грузовых вагонов оставалось неизменным. В 2009 г. также произошло уменьшение количества вагонов для грузовых перевозок на 820 единиц (или на 2,99 %).

Такая динамика свидетельствует о достаточно масштабном обновлении вагонного подвижного состава для грузовых перевозок и его численном увеличении (что отчетливо видно на диаграмме – данные 2006 г.). В 2005 году произошла масштабная закупка грузовых вагонов и незначительное их количество было списано, а в последующие годы (2006–2009 гг.) закупки новых вагонов для грузовых перевозок или не производились, или были осуществлены в малых объемах, а списание устаревшего вагонного подвижного состава приобрело более масштабный характер.

Поступательное обновление грузового вагонного парка является не определенной «данью моде», а необходимостью соответствовать международным стандартам.

Из приведенных рассуждений видно, что с использованием транспортной логистики как в грузовом, так и в пассажирском движении можно эффективно управлять ресурсами, направляемыми на выполнение перевозочного процесса. При этом:

– использование топливно-энергетических ресурсов через принципы логистики может быть оптимальным;

– инновационное развитие структурных элементов транспортной системы с учетом потребностей транспортной логистики, что уменьшит затраты на развитие в соответствии с потребностями перевозок.

Внедрение логистического подхода в сфере железнодорожных пассажирских перевозок позволит перевести их на качественно новый уровень и обеспечить рост объемов пассажирских перевозок по всем видам перевозок пассажиров. Это может сделать пассажирские перевозки не только окупаемыми, но и рентабельными, что обеспечит их привлекательность для инвестирования.

Использование логистического подхода в пассажирских перевозках позволит поэтапно перейти от их выполнения в условиях функционирования затратного механизма организации перевозок к новой экономической модели, основанной на адекватном качестве и объеме перевозок пассажиров механизме обоснованных расходов по элементам затрат с индивидуальным подходом к их использованию.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Гаджинский, А. М. Логистика [Текст] : учебник для высш. и сред. спец. учебных заведений / А. М. Гаджинский. – 3-е изд., перераб и доп. – М.: Инф.-внедр. центр «Маркетинг», 2000. – 375 с.
2. Николайчук, В. Е. Логистический менеджмент [Текст] / В. Е. Николайчук. – М.: Дашков и К, 2009. – 978 с.
3. Транспортная логистика [Текст] / Л. Б. Миротин [и др.]. – Изд. 2-е, стереотип. – М.: Экзамен, 2005. – 511 с.
4. Копитко, В. І. Логістичний підхід у створенні ефективного механізму управління пасажирськими перевезеннями залізничним транспортом [Текст] / В. І. Копитко // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті: Матеріали Першої Міжн. наук.-практ. конф. – К.: ДАЗТУ, 2009. – С. 54-57.

Поступила в редколлегию 20.11.2010.
Принята к печати 27.11.2010.