

УДК 656.224

ЗНАЧЕННЯ СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ У РЕАЛІЗАЦІЇ КОНЦЕПЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ ШВИДКІСНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Примаченко Г.О., Жуковський О.Є.

SIGNIFICANCE OF STRATEGIC PLANNING IN REALIZATION OF THE CONCEPT OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT LOGISTICS OF SPEED PASSENGER RAILWAY TRANSPORTATION

Prymachenko H., Zhukovskyi O.

У статті доведено значимість стратегічного планування у розвитку транспортної логістики сфери пасажирських залізничних швидкісних перевезень у сучасних умовах. Систематизовано основні принципи та задачі логістики пасажирських залізничних перевезень. Логістичну систему пасажирських залізничних швидкісних перевезень досліджено як економіко-технологічну модель, проаналізовано логістичний ланцюг надання послуг пасажирам залізничного транспорту. Сформовано рекомендації щодо розвитку транспортної логістики пасажирських залізничних перевезень в Україні на основі стратегічного планування.

Ключові слова: логістика пасажирських залізничних перевезень, технологія «точно у строк», пасажиропотік, стратегічне логістичне управління.

Вступ. Сучасні українські компанії та населення потребують задоволення своїх потреб у переміщеннях гармонічним висококласним транспортом, що спроможний швидко реагувати на соціально-економічні зміни. Залізничний високошвидкісний транспорт цілком відповідає цим вимогам.

Сьогодні об'єктивними вимогами ринкової економіки до транспортної галузі стають прискорення всього перевізного процесу і скорочення часу доставки пасажирів і вантажів, що і виступає найважливішими якісними показниками роботи залізничного транспорту. Сучасні світові тенденції потребують впровадження та розвитку високошвидкісного залізничного транспорту, регулярна робота якого дозволить скоротити запаси матеріальних ресурсів у учасників соціально-економічної діяльності, дозволить визволити оборотні засоби для виробничого використання.

Різні галузі економіки у сучасних умовах формуються відокремлено, тому необхідними є ланки, які допоможуть встановити ефективні зв'язки

між ними. Сьогодні функції таких ланок виконує логістика. Саме логістика вивчає раціональне переміщення матеріальних ресурсів, пасажирів, забезпечує безперервність виробничого процесу, стабільну реалізацію продукції та послуг. До її завдань входить створення інтегральної системи регулювання усіх видів потоків (матеріальних, інформаційних, фінансових та сервісних), покращення маркетингової діяльності.

Постановка проблеми. Для ефективного управління транспортним підприємством, яке не може бути стихійним, потрібен управлінський апарат, що спроможний здійснювати управління на основі конкретних законів, інструкцій, положень і правил, що встановлюють порядок надання споживачам транспортних послуг, виконання відповідних робіт та ін. Згідно міжнародної класифікації галузей економічної активності сфера послуг або сфера нематеріального виробництва належить до третього сектору економіки (перший сектор – сфера аграрної діяльності та видобування матеріальних ресурсів; другий – сфера матеріального виробництва), а згідно історичного аналізу саме зростання третього сектору у країні вказує на її високий розвиток. До того ж згідно ствердженням вчених, показником високо розвинутої країни виступає доля малих підприємств сфери послуг, наприклад, в Україні сектор малого бізнесу складає 7,2%, середнього та крупного бізнесу – 66,4%, державних підприємств – 26,4%, а у Європейському Союзі – 75,3%; 11,9% і 12,8% відповідно; у Китаї – 33,8%; 27,8% і 38,4% відповідно [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми пасажирської логістики залізничного транспорту розглядаються у роботах Д. Сімчхі-Леві, Х. Чена, Й. Брамеля [2], П. Кісієльовскі [3]. А дослідженням питання оптимізації стратегічного

планування пасажирського транспорту займалися А. Гжиб та П. Кісієльовські [4]. Однак питання розвитку транспортної логістики пасажирських залізничних перевезень на основі стратегічного планування розглядаються вченими не достатньо і потребують більш глибокого дослідження.

Мета статті. Транспорт персоніфікує та символізує статус держави на міжнародному ринку, тому має вплив на політику держави. Транспорт виконує активну роль у формуванні виробничих сил (під впливом транспорту знаходиться соціальна сфера), культурного середовища (залежність від транспорту підвищення історичного та духовного рівня життя населення), оборонної сфери (переміщення бойової техніки, ресурсів, людей у найкоротші строки і з максимальним рівнем надійності). Залізничний транспорт має суттєві переваги над іншими видами транспорту за рахунок можливості розвинення високої швидкості, комунікабельності, спроможності пришвидшення оборотності оборотних засобів. І для того, щоб оптимально використовувати усі ці переваги з метою зайняття конкурентоспроможної позиції на транспортному ринку потрібна реалізація концепцій транспортної логістики.

Результати досліджень. Логістика займає особливе місце у розвитку економіки держави. У розвинутих країнах витрати на матеріально-технічне постачання складають близько 10% від валового внутрішнього продукту [5]. У країнах Західної Європи 98% часу виробництва товарів приходить на сферу матеріально-технічного забезпечення (завезення сировини, транспортування готової продукції та ін.) [5].

Незалежно від виду логістики (транспортна, виробнича, маркетингова та ін.), вона базується на наступних принципах: рух матеріальних потоків розглядається від первинного джерела до кінцевого споживача; оптимальним управлінням виступає координація дій спеціалістів різних служб; інформаційна система формується на усіх етапах просування матеріальних потоків.

При здійсненні логістичної діяльності у сфері пасажирських перевезень слід виділити наступні складові логістики: послуга (потрібна пасажирові); якість послуги (висока); кількість послуг (багаточисельна); час надання послуг (заданий); місце прибуття (необхідне); витрати (мінімальні). Мета логістики пасажирських перевезень є досягнутою коли виконані усі складові.

Основними задачами логістики пасажирських швидкісних залізничних перевезень є:

- забезпечення безперервності процесу перевезень пасажирові;
- ритмічний «випуск» послуг згідно запланованих показників;
- технічне удосконалення процесу створення послуг;
- підвищення схоронності матеріальних ресурсів;

- створення ефективної інтегральної системи регулювання матеріальних та інформаційних потоків;

- стабільна реалізація послуг;
- зниження впливу ринкових ризиків;
- покращення маркетингової діяльності підприємства;
- зниження витрат, пов'язаних з забезпеченням транспортної компанії усіма видами ресурсів;
- укріплення фінансового стану підприємства, забезпечення отримання максимального прибутку.

Логістика завжди розділяється на макрологістику (вивчає глобальні проблеми управління потоками) та мікрологістику (вивчає проблеми управління потоками на локальному рівні). Але в обох видах логістики практична реалізація складається з ефективної побудови та управління логістичними ланцюгами.

На залізничному транспорті логістика пасажирських перевезень являє собою процес управління пасажиропотоками та супутніми їм потоками (інформаційними, фінансовими, сервісними, матеріальними для власних потреб та ін.).

Функції логістики не починаються на станції відправлення, і не закінчуються на станції призначення. Вони починаються з визначення пропозиції, необхідної для освоєння потрібних обсягів перевезень, і продовжуються на усіх етапах обслуговування пасажирові.

Оцінювати потенційних пасажирові, прогнозувати оптимальну композицію та населеність поїздів, обирати найменш витратні схеми составів, способи обслуговування пасажирові, маршрути руху поїздів і т. п. у теперішній час можна лише на основі логістичного підходу до управління пасажирськими перевезеннями.

Розвиток логістики суттєво вплинув на політику транспорту і характер його діяльності. У кінці 70-х років минулого сторіччя транспорт був вузьким місцем в економіці країн Західної Європи [5]. Це пояснювалося тим, що держава надто жорстко регулювала тарифи, номенклатуру послуг для пасажирові, напрямки капіталовкладень та інші параметри діяльності транспортних компаній.

У результаті конкурентна боротьба на транспортному ринку була в'ялою, а транспортні компанії користувалися монопольним положенням, яке дозволяло їм стримувати обсяг і асортимент транспортних послуг, щоб компенсувати свої витрати високим рівнем цін на надані послуги.

Усі обмеження були зняті шляхом дерегулювання транспортної галузі. Завдяки цьому транспортні фірми і компанії отримали свободу у пропозиції послуг, по іншому стали ставитися до споживачів послуг. Ріст конкуренції підвишив вимоги до якості транспортного обслуговування. Кожний вид транспорту боровся за споживача. Це призвело до формування нового погляду на логістику. Логістичні концепції почали

впроваджувати у сфері пасажирського комплексу, а не лише вантажних перевезень. В першу чергу розвиток логістики призвів до зміни зв'язків у логістичних ланцюгах, до нової оцінки можливостей транспорту, до перегляду транспортної політики.

У Японії, Аргентині, Англії та інших країнах з метою підвищення рівня конкуренції і забезпечення синхронізації роботи транспорту при обслуговуванні пасажирів на основі логістики була розроблена технологія «точно у строк». Зацікавившись даною технологією, користувачі транспортних послуг почали віддавати перевагу більш конкурентоспроможним видам транспорту. З метою підвищення своєї конкурентоспроможності залізничний транспорт європейських країн почав інтенсивно розвивати швидкісний рух. Було створено новий тип рухомого складу з конструктивними можливостями 200-500 км/год., змінена конструкція колій, впроваджено системну взаємодію між видами транспорту, проведена комп'ютеризація робочих місць та ін.

Розвиток світової транспортної системи, в тому числі і європейської, у даний час здійснюється на основі глобальної логістики (макрологістики), що відкриває нові можливості для формування нових цілей. Суттєве значення для реалізації принципів глобальної логістики в Україні, в тому числі у сфері пасажирських перевезень, має політика дерегулювання, що направлена на спрощення прикордонних, митних, транспортних і фінансових процедур для полегшення просування пасажирів міжнародними транспортними коридорами. Деретулювання сприяє збільшенню кількості пасажирів, що користуються послугами залізничного транспорту, сприяє росту конкуренції залізниць різних країн у боротьбі за пасажирів.

На форми і методи «логістизації» систем управління потоками пасажирської сфери суттєвий вплив мають такі значимі характеристики пасажирських і супроводжуваних їх потоків:

- стадії і дільниці формування та руху потоків;
- характер формування потоків і їх структура;
- режим потокових процесів.

Відомо, що будь-який фізичний потік має початок і завершення. Пасажиропотоки утворюються, в першу чергу, у крупних транспортних вузлах, а також на станціях відправлення, у пунктах посадки-висадки пасажирів і т. д., а завершуються на станціях призначення. Від пункту зародження до кінцевого пункту пасажиропотік проходить комплекс необхідних проміжних стадій та операцій (при цьому визначають його потужність і структуру, обирається оптимальний маршрут руху поїздів, визначаються категорії поїздів, схеми їх составів та композиції і т. д.). Усі проміжні стадії і операції виконуються на вищевказаних або на самостійних об'єктах інфраструктури пасажирського господарства.

Весь процес управління пасажиропотоками з початку їх утворення до моменту завершення

складає єдиний логістичний ланцюг, який може доповнюватися супутніми фінансовими, інформаційними, сервісними та іншими потоками.

При цьому на початковому етапі побудови логістичної системи залізничних пасажирських швидкісних перевезень важливо розглянути її як економіко-технологічну модель. Для цього випадку цілком підходить класична модель логістичної системи, що базується на співвідношенні вхідних потоків і бажаного результату після їх переробки, яка детально розглянута у [6].

Однак логістична система пасажирських залізничних швидкісних перевезень повинна базуватися не тільки на зазначених елементах, але також і на важливій ролі фактору управлінських рішень, що визначають напрям і точки програми конкретних заходів.

Дохід від впровадження логістичного заходу отримується не просто шляхом алгебраїчних обчислень (віднімання витрат на здійснення перевезення з отриманих від цього доходів), а методом інтегрування по часу з урахуванням прийнятих логістичних управлінських рішень. Це пов'язано з тим, що при впровадженні конкретного логістичного заходу він обмежується у часі, а також відповідним поєднанням вхідних потоків і набору ресурсів, що використовуються.

Якщо із загального логістичного ланцюга виділити стадії або дільниці організації і обслуговування пасажиропотоків – складові діяльності окремих підрозділів пасажирського комплексу (це пасажирські служби, вокзали, каси попереднього продажу квитків, вагонні дільниці і т. п.), то для кожного з них можна встановити вхідний та вихідний пасажиропотік, це стосується і супутніх потоків [7].

У структурах пасажирського комплексу між входом та виходом потоків виконується ряд операцій, що змінюють споживчу вартість основної продукції залізниць або інших видів транспорту пасажирської сфери. Пасажиропотік підлягає різним видам переформування у процесі просторово-часового переміщення – він освоюється у потрібний час, у потрібному місці, у потрібній кількості шляхом раціональної організації потоку по маршрутам і категоріям, шляхом вибору технології і асортименту послуг (сервісу), методів надання обслуговування.

На базі даних про потужність пасажиропотоку підготовляється відповідне число пасажирських вагонів різних типів (спальні, купейні, плацкартні, загальні та ін.), локомотивів, визначаються і підготовляються інші пропозиції, що дозволяють задовольнити потреби потенційних пасажирів у потрібний період часу на кожному об'єкті зародження пасажиропотоків. Як відомо, потужності пасажиропотоків у кожному транспортному вузлі змінюються протягом року з різним ступенем вірогідності (стохастично), залежить від рівня розвитку регіону і промисловості, наявності

курортних зон у регіоні, від життєвого рівня населення та інших факторів.

У пасажирському комплексі логістика збуту і матеріально-технічного постачання повинні перейти у нову якість – маркетингову транспортну логістику. У сфері пасажирських перевезень маркетингова транспортна логістика охоплює наступні аспекти:

- вивчення ринку пасажирських перевезень і обробку результатів;
- стратегічне і тактичне планування виробничої діяльності на основі даних, отриманих у процесі маркетингових досліджень;
- встановлення оптимальних, економічно вигідних систем організації пасажиропотоків, матеріальних потоків для власних потреб і потоків, що супроводжують пасажирські перевезення;
- визначення раціональних схем составів поїздів і їх композиції;
- визначення оптимальних, максимальних та мінімально можливих цін на транспортні послуги, які би враховували інтереси залізниць і пасажирів;
- пропозиції варіантів економічних взаємовідносин між представниками послуг і пасажирами та ін.

Реалізація логістичної концепції неможлива без покращення якості транспортного обслуговування.

Розвиток логістики пасажирських залізничних швидкісних перевезень повинен враховувати питання:

- встановлення диференційованих цін, що дозволить змістити частину попиту з пікових періодів на періоди спаду;
- можливості цілеспрямовано культивувати попит у періоди його спаду;
- надання додаткових послуг в якості альтернативи для очікування своєї черги клієнтів у періоди максимального попиту на території вокзальних комплексів;
- можливості попереднього замовлення квитків для управління рівнем попиту.

З боку стратегічного логістичного управління такі підходи можуть базуватися на наступних принципах:

- залучення тимчасових службовців під час пікових періодів (для організації додаткових поїздів і маршрутів);
- встановлення порядку робіт у період пікового завантаження;
- розроблення програм надання послуг сумісно з клієнтами (пасажирами);
- можливості зростання наявних потужностей залізничного швидкісного транспорту.

При освоєнні масових пасажиропотоків, що зароджуються на крупних станціях, слід не лише визначити потрібну кількість поїздів і їх вагу, напрямок слідування, а й композицію составів з урахуванням запитів пасажирів різних категорій. Необхідно опиратися на концепцію повної вартості, яку ще називають аналізом повної вартості, тобто порівнювати повну вартість двох і більше можливих

варіантів перевезення як для пасажирів, так і для залізниці.

Важливе значення для підвищення якості пасажирських перевезень має підвищення інформаційного забезпечення пасажирів. Інформація повинна бути оперативною, з високим рівнем точності, при відсутності предвзятості по відношенню до споживача послуг. Для досягнення успіху у сфері пасажирських залізничних швидкісних перевезень інформаційне забезпечення пасажирів (логістика інформаційних потоків) повинне базуватися на правилі «3-х К»: комп'ютери (мозок), комунікації (нервова система), контроль (органи руху) – це основа сучасних інформаційних технологій. До того ж зараз у світі і в Україні відбувається перехід від аналогового мислення до цифрового, більш популярними стають он-лайн системи отримання інформації. Однак зараз люди відчують дефіцит живого спілкування і тому оф-лайн системи отримання інформації не можна відмінити або не розвивати. Саме на стику сучасних он-лайн та оф-лайн систем і знаходиться успіх транспортних компаній у мистецтві управління інформаційними потоками на основі оптимального логістичного управління транспортною галуззю.

Висновок. Важливою умовою забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України виступає розвиток сервісу на рівні світових стандартів, що дозволяють більш повно задовольнити потреби пасажирів. Підвищення якості обслуговування повинно базуватися не лише на доставці пасажирів від станції до станції, а на доставці «від дверей до дверей» [7]. Для досягання даної мети потребується взаємодія з автомобільними компаніями та іншими видами транспорту, тобто необхідно шукати партнерів, використовувати усі переваги системної взаємодії, що характерно для залізничного транспорту розвинутих країн. Саме за інтермодальними перевезеннями пасажирів майбутнє транспортної галузі.

Л і т е р а т у р а

1. Eurocontrol Pru. Performance Review. Report 7, Performance Review Commission. 2004. 235 p.
2. Simchi-Levi D., Chen X., Bramel J. The Logic of Logistics. New York: Springer, 2014. 156 p.
3. Kisielewski P. The system of IT support for logistics in the rail transport. Warsaw: Archives of Transport. Volume 40. Issue 4. 2016. P. 39-50.
4. Grzyb A., Kisielewski P. Problemy optymalizacyjne strategicznego planowania transportu pasażerskiego. Prace XXXII Konferencji Naukowej Polioptymalizacja i CAD, Politechnika Koszalińska. Koszalin, 2014. Str. 45-51.
5. Панченко С. В., Дикань В. Л., Каграманян А. А., Сухорукова Т. Г. Социально-экономические аспекты высокоскоростного железнодорожного транспорта: учебник. Харьков: «Дис плюс», 2016. 232 с.
6. Примаченко Г. О., Григорова Є. І. Раціоналізація технології пасажирських залізничних перевезень за рахунок логістичного підходу в Україні. Міжнародний

професійний журнал «Вагонний парк». Х.: ТОВ «ЦІТУ», 2018. №1-2 (130-131). С. 37-39.

7. Prymachenko H. Analysis of the Current State of Logistics in Railway Passenger Transport in the Countries of Eastern Europe. Bulletin OSJD. Warsaw: PAB-Font s. c. P. 15-18.

References

1. Eurocontrol Pru. Performance Review. Report 7, Performance Review Commission. 2004. 235 p.
2. Simchi-Levi D., Chen X., Bramel J. The Logic of Logistics. New York: Springer, 2014. 156 p.
3. Kisielewski P. The system of IT support for logistics in the rail transport. Warsaw: Archives of Transport. Volume 40. Issue 4. 2016. P. 39-50.
4. Grzyb A., Kisielewski P. Problemy optymalizacyjne strategicznego planowania transportu pasażerskiego. Prace XXXII Konferencji Naukowej Polioptymalizacja i CAD, Politechnika Koszalińska, Koszalin, 2014. Str. 45-51.
5. Panchenko S. V., Dikan' V. L., Kagramanjan A. A., Suhorukova T. G. Social'no-jekonomicheskie aspekty vysokoskorostnogo zheleznodorozhnogo transporta: uchebnik. Har'kov: «Disa pljus», 2016. 232 p.
6. Primachenko G. O., Grigorova E. I. Racionalizacija tehnologii pasazhirs'kih zaliznichnih perevezhen' za rahunok logistichnogo pidhodu v Ukraїni. Mizhnarodnij profesijnij zhurnal «Vagonnij park». H.: TOV «CITU», 2018. №1-2 (130-131). P. 37-39.
7. Prymachenko H. Analysis of the Current State of Logistics in Railway Passenger Transport in the Countries of Eastern Europe. Bulletin OSJD. Warsaw: PAB-Font s. c. P. 15-18.

Примаченко А. А., Жуковский А. Е. Значение стратегического планирования в реализации концепции развития транспортной логистики скоростных пассажирских железнодорожных перевозок.

В статье доказано значимость стратегического планирования в развитии транспортной логистики сферы пассажирских железнодорожных скоростных перевозок в современных условиях. Систематизировано основные принципы и задачи логистики пассажирских железнодорожных перевозок. Логистическую систему пассажирских железнодорожных скоростных перевозок

исследовано как экономико-технологическую модель, проанализировано логистическую цепь предоставления услуг пассажирам железнодорожного транспорта. Сформировано рекомендации по развитию транспортной логистики пассажирских железнодорожных перевозок в Украине на основе стратегического планирования.

Ключевые слова: логистика пассажирских железнодорожных перевозок, технология «точно в срок», пассажиропоток, стратегическое логистическое управление.

Prymachenko H. O., Zhukovskiy O. Ye. Significance of strategic planning in realization of the concept of development of transport logistics of speed passenger railway transportation.

The paper considers the questions about the significance of strategic planning in the development of transport logistics of the sphere of passenger railways high-speed transport in the modern conditions of a market economy. The main principles and tasks of the logistics of passenger rail transport are systematized, based on the optimization of management of all types of flows (passenger flows, financial, information, service flows and material (fuel, water, bed linen, etc., necessary for passenger transportation)). The logistic system of passenger rail high-speed transport has been researched as an economic-technological model that takes into account the interests of both the passenger and the carrier, and analyzed the logistic chain of provision of services to passengers of railway transport. The recommendations for the development of transport logistics of passenger rail transportation in Ukraine have been formed on the basis of strategic planning and use of modern information technologies in the provision of background information, purchase of tickets, etc.

Keywords: logistic of passenger rail transportation, technology «exactly in time», passenger flows, strategic logistics management.

Примаченко Ганна Олександрівна – кандидат технічних наук, старший викладач кафедри транспортних систем та логістики Українського державного університету залізничного транспорту, e-mail: gannaprymachenko@gmail.com

Жуковский Александр Евгеньевич – магістрант кафедри транспортних систем та логістики Українського державного університету залізничного транспорту, e-mail: tsl@kart.edu.ua

Рецензент: д. т. н., проф. **Марченко Д.М.**

Стаття подана 12.04.2018.