

НЕОБХІДНІСТЬ ЗАПРОВАДЖЕННЯ ЛОГІСТИЧНОГО СЕРВІСУ ПРИ ОРГАНІЗАЦІЇ ШВИДКІСНОГО РУХУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Постановка проблеми. Одним з напрямків у забезпеченні конкурентоспроможності та рентабельності пасажирських залізничних перевезень є забезпечення конкурентного ринку транспортних послуг із застосуванням логістичного сервісу.

Логістичний сервіс охоплює систему фірмового транспортного обслуговування, експлуатаційну роботу залізниць, що при оновленні та модернізації рухомого складу повинен повністю задовольняти потреби населення в переміщеннях використовуючи швидкісний рух, що відповідно вплине на якість перевезень. Відповідно ставляться вимоги по забезпеченню відповідного сервісу на вокзалах та поїздах, що сприятиме ефективному використанню технічних засобів та зниженню в цілому і собівартості перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема підвищення якості пасажирських перевезень займались багато науковців в Україні та зокрема, І. Аксьонов, О. Бакаєв, В. Дикань, Ю. Бараш, В. Верлока, О. Громова, О. Гудков, В. Гудкова, М. Макаренко, М. Окландер, Л. Позднякова Є. Сич, Ю. Цветов та інші. В напрямку маркетинго-логістичного підходу в забезпеченні сервісного обслуговування пасажирів висвітлені у роботах таких вітчизняних науковців Т. Мельник, А. Рябовал, І. Рудяченко, О.Христофор, О. Сіренко та ін. Проте робіт по дослідженню логістичного сервісу є недостатньо, що особливо актуально в перспективі інтеграції українських залізничних пасажирських перевезень в європейську систему перевезень. Це і обумовлює актуальність цих досліджень.

Виклад основного матеріалу. Одним із визначених напрямів структурної перебудови залізничного транспорту є розвиток конкурентного сектору в сфері пасажирських перевезень, оскільки ринок залізничних перевезень монополізований із елементами державного регулювання тарифної політики. Перехід на логістичні принципи управління пасажиропотоками проходить в складних соціально-економічних умовах і супроводжується перевищеністю попиту на них. На сьогоднішній день питома вага залізничного транспорту становить понад 40 % в загальному пасажирообігу. Підвищення цін на дизельне паливо, електроенергію та інші складові, що впливають на собівартість перевезень на 30-40 %, тарифи на пасажирські перевезення не підвищуються відповідно до впливу цих складових. Для зниження собівартості необхідно здійснити міроприємства по підвищенню ефективності роботи. Одним з них це запровадження логістичного сервісу при впровадженні при впровадженні швидкісного руху на залізничному транспорті.

Під впливом процесів глобалізації відбуваються зміни в транспортно-економічних зв'язках країн які вимагають застосування нових підходів до які вимагають застосування нових підходів до розвитку транспортної галузі, пошуку нових технологій та альтернативних раціональних шляхів перевезення пасажирів та вантажів, що безумовно призводить до перерозподілу сегментів транспортного ринку, формуючи його нову структуру. При цьому транспорт як галузь нематеріального виробництва, з одного боку, здійснює неабиякий вплив на пожвавлення транспортної активності держави, забезпечуючи тим самим її економічне зростання, а з іншого, сприяє розвитку зовнішньо-економічних відносин, оскільки підвищення продуктивності транспортних систем приводить до скорочення питомих транспортних витрат, сприяючи розвитку зовнішніх економічних відносин та утягуючи в сферу міжнародних економічних відносин усе нові і більш віддалені, складні ринки товарів. З іншого боку, транспорт, виступаючи інфраструктурною галуззю, перебуває в значній залежності від промислового виробництва та сільського господарства, оскільки він виступає як споживач продукції, так і основний засіб її транспортування. Тому можна

сміливо говорити про те, що транспорт є інструментом реалізації національних інтересів та забезпечення належного місця країни в системі міжнародних відносин(1, с.14).

Відзначаючи вплив на транспортну галузь глобалізаційних процесів необхідно врахувати і те, що в системі пасажирських перевезень на залізничному транспорті існують не ринкові з боку держави на врівноваження попиту-пропозиції. Так, лише за 4 місяці 2011 року залізницям України не компенсовані 138 млн. грн. за перевезення пільгових пасажирів, за ці кошти можна купити 3 нових електропоїзди. В той же час Укрзалізницею в листопаді 2010 року прийнято рішення про закупівлю 10 швидкісних потягів південнокорейського виробника Hyundai, адже швидкісний рух – один із основних пріоритетів в транспортній політиці всього світу і з 26 проєктів розвитку транспортної інфраструктури ЄС - 9 становлять проєкти швидкісних магістралей. Америка на будівництво швидкісних залізниць планує виділити 13 млрд. дол. США, а Китай до 2020 року планує збільшити їх протяжність у 2 рази. Використання швидкісних потягів Hyundai для потреб України під час Євро-2012, які можуть розвивати швидкість до 180 км. за годину, що дасть змогу скоротити на третину час пересування між містами, що прийматимуть матчі. Щоб якісно надавати транспортні послуги необхідно застосувати логістичний сервіс.

Логістичні транспортні послуги можна характеризувати як товар у виді діяльності, результатом яких є корисний ефект. Сервіс можна характеризувати як діяльність по наданню послуг, тобто саме поняття „сервіс” тісно взаємопов’язаний з термінами „послуга” та „обслуговування”. В умовах ринку транспортних послуг виникає необхідність чіткого розуміння таких понять, як „транспортна послуга” та „транспортне обслуговування”. В процесі взаємодії різних видів транспорту призвело до необхідності формування наукових підходів маркетинго-логістичного забезпечення ринку пасажирських перевезень, адже в науково-практичній діяльності в управлінні потоками

з'явилися такі поняття, як „логістична операція”, „логістична послуга”, „логістичне обслуговування” та „логістичний сервіс”.

Одним із факторів, що впливає на рентабельність перевезень є собівартість. Методом формування собівартості пасажирських залізничних перевезень, що враховує принципи організації та технології перевізного процесу залізничним транспортом, а також дозволяє виокремити витрати на здійснення перевезень пасажирів за виробничо-технологічними операціями (УТП), складовими витрат (місцями виникнення витрат, укрупненою галузевою приналежністю, учасниками перевезення, операціями перевізного процесу) та елементами витрат, можна вважати організаційно-матричний метод формування собівартості пасажирських залізничних перевезень.

Використання організаційно-матричного методу визначення собівартості перевезення пасажирів залізничним транспортом дозволить: розробити методичну основу для розподілу природномонопольної та потенційно конкурентної сфер; створити економічні умови для розвитку конкуренції в потенційно конкурентному секторі залізничних перевезень; удосконалити організаційно-економічні засади державного регулювання пасажирських залізничних перевезень; визначити вплив змін технології, вартості та норм витрат всіх видів ресурсів, задіяних в перевізному процесі, на собівартість перевезення пасажирів залізничним транспортом.

Запропонований метод дозволяє визначати економічно обґрунтовану собівартість пасажирських залізничних перевезень, яка має бути використана в тарифних цілях, що забезпечить використання позитивних тенденцій в дії об'єктивних законів ринку, сприятиме досягненню балансу інтересів виробників та користувачів транспортних послуг, подоланню економічних суперечностей при створенні конкурентного середовища в сфері експлуатації залізниць(3, с.37)

Послуга в логістичному розумінні – це деяка дія, що приносить користь споживачу. Послуга як продукт праці має споживчу вартість, і це визначає її товарний характер, який виражається в здатності бути реалізованою

споживачами як своєрідний товар. Ця риса споріднює послуги з матеріальним товаром. При цьому вартість сервісних послуг іноді може перевищувати витрати безпосередньо на виробництві послуги. Робота з надання послуг, тобто із задоволення потреб у перевезеннях, називається сервісом. Сервіс нерозривно пов'язаний з розподілом і є комплексом послуг, які надаються в процесі замовлення, купівлі, постачання і подальшого обслуговування продукції. Виходячи з цього логістичний сервіс може бути реалізований тільки в сферах розподілу і обігу, він є певною сукупністю послуг, які надаються в процесі безпосереднього постачання товарів споживачам, що є завершальним етапом просування матеріального потоку логістичними ланцюгами.

На кожному з етапів розвитку інтегрованої системи залізничних перевезень у розв'язанні суперечностей рольова участь належить механізму ціноутворення. Існуючий механізм встановлення залізничних тарифів не дозволяє розв'язати ані внутрішні, ані зовнішні суперечності, тому перетворюється в свою протилежність, гальмує подальший розвиток інтегрованої системи залізничних перевезень і відповідно до вимог закону заперечення заперечення вимагає формування більш досконалого механізму ціноутворення, який на кожному з етапів встановлення тарифів на інтегровані залізничні перевезення враховує необхідність:

1. постійної адаптації інтегрованої системи залізничних перевезень до змін зовнішнього середовища;
2. забезпечення гармонійного співвідношення між прогресом продуктивних сил та еволюцією відносин економічної власності в інтегрованій системі залізничних перевезень;
3. поступового переходу від державного регулювання до вільного ціноутворення в потенційно конкурентному секторі;
4. створення умов протидії монополістичним тенденціям в потенційно конкурентному секторі залізничного транспорту.

Отже, механізм ціноутворення на інтегровані залізничні перевезення по суті є адаптивно-гармонізаційним, а його створення та розвиток відбуваються під впливом дії об'єктивних економічних законів.

Під адаптивно-гармонізаційним механізмом ціноутворення (АГМЦ) на інтегровані залізничні перевезення слід розуміти послідовність різних етапів процесу формування та встановлення тарифів на основі раціонального поєднання факторів зовнішнього та внутрішнього середовища відповідно до дії законів вартості, попиту, пропозиції, конкуренції з урахуванням економічних, організаційно-економічних, техніко-економічних відносин між суб'єктами залізничного транспорту та забезпеченням вимог закону адекватності виробничих відносин рівню й характеру продуктивних сил (2, с.84-85).

Сучасна вітчизняна і світова практика свідчить про зростання ролі послуг у конкурентноздатності підприємств на ринках збуту. Це пояснюється в першу чергу тим, що в сучасній економіці, як уже зазначалося раніше, чітко простежується напрямок розвитку сукупної пропозиції „товару-послуги”. Покупець фактично здобуває не тільки товар як фізичний об'єкт, але і послуги, які супроводжують його продаж. У цих умовах для більшості споживачів стала важливою не сама пропозиція, а, скоріше, суб'єктивний спосіб її сприйняття. Тому в останні роки прерогативою логістики поряд з управлінням матеріальними потоками є й управління сервісними потоками. Крім того, логістичний підхід виявився ефективним і для підприємств, які тільки надають послуги (транспортні, експедиторські, вантажопереробні та ін.).

Реалізуючи програму загальної стратегії та впроваджуючи відповідні інвестиційні проекти українська держава і суспільство в стратегічній перспективі планують отримати такі результати у сфері розвитку залізничного транспорту: прискорення соціально-економічного зростання в країні, що надасть мультиплікативний ефект на зростання ВВП; підвищення мобільності населення та бізнесу; зниження народногосподарських транспортних витрат, що буде сприяти залученню вивільнених коштів в інші сфери української економіки; утворення територіальних виробничо-наукових кластерів і згладить

міжрегіональну диференціацію; підвищення загальної конкурентоспроможності української економіки і привабливість країни для розвитку бізнесу і зростанню інвестиційних надходжень; впровадження інноваційної техніки та технологій, забезпечить кластерний розвиток транспортного машинобудування та інших взаємозалежних галузей економіки; вкладення приватних інвестицій, в тому числі у будівництво залізничних ліній, розвиток перевізної, експедиторсько-логістичної діяльності, оперування рухомим складом і розвиток сервісного обслуговування.

Для отримання цих результатів до 2015 року необхідно щоб стратегія розвитку залізничного транспорту України стала основою і одночасно інструментом об'єднання зусиль держави та підприємницького співтовариства. Це б дало можливість залізничному транспорту України перетворитися з фактора можливого ризику обмеження зростання української економіки, в джерело її сталого розвитку (4, с.227).

В країнах Західної Європи широко використовується поняття „логістика сервісного відгуку”, що визначається як процес координації логістичних операцій, необхідних для надання послуг найефективнішим щодо витрат і задоволення запитів споживачів способом є найчастіше основним стратегічним елементом менеджменту багатьох закордонних фірм, які надають послуги. Критичними елементами цього підходу є прийом замовлень на послуги і моніторинг надання послуг. Як і матеріальні потоки, потоки послуг поширюються у певному середовищі доставки у якій існують ланки логістичної системи, логістичні канали, ланцюги і т.д. Цю мережу потрібно побудувати так, щоб з максимальною ефективністю задовольняти вимоги клієнтів щодо рівня обслуговування. Таким чином предметом логістичного сервісу є певний комплекс (набір) відповідних послуг.

На сучасному етапі Європейський Союз, прямуючи до єдиної транспортно-логістичної структури, визначив основні орієнтири в цьому напрямі й Україна займає тут чільне місце. Важливим, з погляду єврологістичної інтеграції, є також розвиток залізничної галузі в плані

підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень на основі проектно-орієнтованого супроводу прийняття рішень в умовах посилення транскордонної співпраці. Особливої актуальності це набуває в перспективі майбутньої участі України в Євро-2012, адже сьогодні відкривається багато можливостей участі України в міжнародних логістичних проектах, що фінансуються з коштів ЄС. Аналіз стану пасажирських перевезень виявив чимало проблем, які не сприяють єврологістичним інтеграційним перспективам. Для їхнього вирішення необхідно залучити експертів та спеціалістів для розроблення та реалізації проектів транскордонної співпраці між регіонами України, Польщі, інших країн – учасниць з-поміж науковців, представників бізнесу, органів місцевої влади, громадськості. В подальших дослідженнях такої інтегрованої групи доцільно ретельніше вивчити проектні можливості реформування галузі, удосконалення організаційної та логістичної структури, шляхів залучення необхідних інвестиційних ресурсів, особливо використовуючи часові обмеження переваги цієї можливості щодо проведення Євро-2012 (5, с.31).

Виходячи з цього необхідно розробити регіональні програми маркетинго-логістичного забезпечення пасажирських перевезень: модернізація транспортної інфраструктури у відповідності до оновлення рухомого складу для забезпечення зростаючих пасажиропотоків; поліпшення якості та конкурентоспроможності надання транспортних послуг; забезпечення доступності транспортних послуг клієнтам; створити умови для залучення приватних капіталів, для цільових програм розвитку транспорту забезпечивши при цьому рівень екологічної безпеки; державне регулювання структурних реформ на залізничному транспорті у відповідності до регіональних програм розвитку галузі.

Однією з найважливіших задач управління пасажирськими перевезеннями є розробка типових стандартів транспортного обслуговування, що забезпечує відповідний рівень сервісу. Якість транспортного обслуговування пасажирів традиційно оцінюється як ступінь задоволення попиту. Практика перевезень пасажирів в країнах ЄС показує приклади

підвищення якості обслуговування на основі створення ефективних систем пасажиропотоків з широким спектром логістичних послуг. Необхідно нове, сучасне розуміння якості транспортного обслуговування на основі концепції і міжнародних стандартів обслуговування.

Управління пасажиропотоками неможливо без перетворення інформаційних потоків. Інформаційні потоки можуть випереджувати пасажиропотоки (наприклад інформація про замовлення та бронювання квитків, або про прибуття пасажирів і т. д.) тобто вони можуть співпадати або не співпадати з пасажиропотоками як по напрямку, так і по маршруту руху. Інформаційний потік характеризується джерелом виникнення напрямку руху, швидкістю передачі і прийому, інтенсивністю і кількістю інформації. Інформаційні потоки є основою технологічного процесу управління пасажиропотоками, який може бути представлений як комплекс задач по вивченню попиту і пропозиції (можливих варіантів доставки пасажирів, встановлення зв'язків між партнерами транспортного ринку і визначення необхідності посередництва) і управління ними по критеріям економічного інтересу всіх учасників логістичного ланцюжка і розробки стратегій управління пасажиропотоками і їх прогнозування, тобто ефективність управління логістичними системами пов'язана із організацією планування перевезень та інформації.

Висновки. Сучасний етап розвитку логістичного сервісу при впровадженні швидкісного руху на залізничному транспорті можна визначити в наступному: при організації та здійсненні логістичних операцій вдосконалювався управлінський механізм пасажиропотоками. Це операційний підхід, який направлений на вдосконалення різних операцій в логістичній системі; маркетингові дослідження транспортного ринку, постійно сприяли вдосконаленню логістичних систем – швидко реагували з боку перевізників на потреби пасажирів; інтеграція і відповідно координація всіх учасників логістичного ланцюжка, що здійснюють пасажирські перевезення різними

видами транспорту. Інформаційні потоки є основою технологічного процесу управління пасажиропотоками, який може бути представлений як комплекс задач по вивченню попиту і пропозиції. Підвищення ефективності та якості роботи логістичного сервісу визначається впровадженням інновацій тобто наукові досягнення в логістиці не визначаються лише на оновлення рухомого складу технологічних процесів, а вимагають крім того на вдосконалення процесу організації логістичних операцій, розробку нових технологій та забезпечення наукових підходів у вирішенні логістичних проблем.

Логістичне сервісне обслуговування споживачів може здійснюватися як самим перевізником, так і посередницькою структурою, а також спеціалізованими туристичними фірмами. Це залежить від виду логістичної системи, рівня вимог споживачів транспортних послуг і стратегії перевізника і т.д.

Анотація

В статті розглядається необхідність запровадження логістичного сервісу при організації швидкісного руху на залізничному транспорті, що можна визначити в наступному: при здійсненні логістичних операцій вдосконалювався управлінський механізм пасажиропотоками. Підвищення ефективності та якості роботи логістичного сервісу визначається впровадженням інновацій тобто наукових досягнень на вдосконалення логістичних операцій, розробку нових технологій та забезпечення наукових підходів у вирішенні логістичних проблем. Обґрунтовано необхідність впровадження системи логістичного управління та технологій, що сприяють скороченню витрат, отриманню максимального прибутку та забезпечення належного рівня екологічної безпеки, розробка привабливої для пасажирів цінової політики, при цьому визначивши фінансування залізниць за напрямками, що визначають пріоритети розвитку галузі.

Ключові слова: логістичний сервіс, швидкісний рух, залізничний транспорт, пасажирські перевезення, цінова політика.

Аннотация

В статье рассматривается необходимость внедрения логистического сервиса при организации скоротного движения на железнодорожном транспорте, что можно определить в следующем: при проведении логистических операций усовершенствуется управленческий механизм пассажиропотоками. Повышение эффективности и качества работы логистического сервиса определяется внедрением инноваций т.е. научных достижений на усовершенствование логистических операций, разработку новых технологий и обеспечение научных подходов в решении логистических проблем. Обосновано необходимость внедрения системы логистического управления и технологий, что способствует уменьшению издержек, получению максимальной прибыли и обеспечению должного уровня экологической безопасности, разработка привлекательной для пассажиров ценовой политики, при этом сделав выбор финансирования железных дорог за направлениями, что определяют приоритеты развития отрасли.

Ключевые слова: логистический сервис, скоростное движение, железнодорожный транспорт, пассажирские перевозки, ценовая политика.

Annotation

In the article the necessity of logistic service establishment at the high-speed railway traffic organization that can be determined in the following: by logistic operations commitment administrative mechanism of the traffic flow improved, is estimated. Increasing efficiency and quality of logistic service are conditioned by application of innovations that is scientific achievements on the logistic operation refinement, innovative activity and providing scientific approaches in solution of the logistic problems. The necessity of establishment of the logistic management and technologies that assist to reduce expenses, receive the highest possible income and provide appropriate level of ecological security, develop taking for passengers price policy, and in addition to that determine financing of railways in directions that are priorities in the development of the branch is proved.

Key words: logistic service, high-speed railway traffic, railway transport, railway transport, passengers' transportation, price policy.

Список використаних джерел:

1. Дикань В.Л., Корінь М.В. Ефективність роботи транспортної системи України в умовах глобалізації економічних систем //Вісник економіки транспорту і промисловості № 33, Українська державна академія залізничного транспорту, м.Харків- 2011, с.13-19.
2. Сич Є.М., Колесникова Н.М. Формування адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті України // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія “Економіка і управління” – Вип. 11. – ДЕТУТ, 2008. – 275 с.82-90.
3. Колесникова Н.М., Познякова О.В. Обґрунтування організаційно-матричного методу визначення собівартості перевезень пасажирів залізничним транспортом // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія “Економіка і управління”. – Вип. 11. – ДЕТУТ, 2008. –с.32-38.
4. Реброва А.Ю. Теоретичні та методичні підходи розробки стратегії залізничного транспорту // Вісник економіки транспорту і промисловості № 34, Українська державна академія залізничного транспорту, м.Харків- 2011, с.222-227.
5. Бакушевич І.В., Гуменюк Р.О. Залізничні пасажирські перевезення в контексті єврологістичної інтеграції //Вісник Національного університету "Львівська політехніка"Логістика №633 м.Львів-2008 с.23-31