

Анотація. В статті обосновано вибор складових організаційно-економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту України, ґрунтованого на державно-приватному партнерстві.

Ключевые слова: реформирование, комерціалізація залізничного транспорту, організаційно-економічний механізм, державно-приватне партнерство.

Summary. The paper justified choice of the components of organizational and economic mechanism of the commercialization of railway transport of Ukraine, based on public-private partnership.

Keywords: reformation, commercialization of railway transport, organizational-economic mechanism, state-private partnership.

Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.

УДК 338.47:656

ЕДИНАЯ СИСТЕМА ЛОГИСТИКИ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА: ОСНОВЫ ПОСТРОЕНИЯ

Мелентьев Д.Ю., аспирант (ЛНУ им. Т.Шевченко)

У статті уточнена суть логістики міських пасажирських перевезень, що працюють в режимі регулярних перевезень на автобусних маршрутах загального користування, розглянуто та проаналізовано значення логістичної системи міського пасажирського транспорту, запропоновані основи побудови єдиної логістичної системи міського пасажирського транспорту.

Ключові слова: міський пасажирський транспорт (МПТ), міські пасажирські перевезення (МПП), логістика, єдина логістична система (ЄЛС), автотранспортне підприємство (АТП).

Постановка проблеми и ее связь с научными и практическими заданиями. Тема перехода к рыночным отношениям затрагивает все отрасли хозяйствования и аспекты их функционирования, не исключением стал и рынок городских пассажирских перевозок (ГПП). Сегодня транспортные услуги в сфере пассажирских перевозок переориентируются с производителя, предоставляющего данные услуги, на потребителя, преследуя главную цель - удовлетворение его потребностей в передвижении.

Данная переориентация на потребителя обусловила необходимость применения новых управленческих решений при организации работы систем городских регулярных пассажирских перевозок на автобусных маршрутах общего пользования, способных гибко реагировать на постоянно изменяющиеся условия функционирования и требования пассажиров. Имеющаяся система организации городских пассажирских перевозок, которая основывается на повышении плотности маршрутной сети и обеспечении регулярности движения транспорта, перестала удовлетворять возрастающий спрос на пассажирские перевозки, особенно в период «час пик». Поэтому актуальным становится организация работ современных автотранспортных предприятий (АТП) таким образом, чтобы в ограниченный интервал времени пассажирские автотранспортные средства, работающие в режиме регулярных перевозок на автобусных маршрутах общего

пользования, обеспечили массовые передвижение пассажиров по различным направлениям городской маршрутной сети. Эффективное решение этой задачи возможно только с использованием логистики.

Логистические принципы организации городских пассажирских перевозок заключаются в том, чтобы количество единиц подвижного состава, режим его работы и маршруты движения гарантировали безопасность, надежность и беспересадочность доставки пассажиров «от двери к двери» к необходимому им времени [1] по системе «just in time».

Анализ исследований и публикаций. В условиях современного развития экономики использование логистики и логистических принципов хозяйствования в организации городских пассажирских перевозок является особенно актуальной. Данную тематику в своих научных трудах исследовали следующие ученые: В.А. Вдовиченко [2], Д.В. Енин [3], Д.А. Красникова [1], А.Г. Мальчикова [4], Л.Б. Миротин [5], А.М. Сатаев [6], И.В. Спириин [7], И.С. Туревский [8] и др.

Выделение нерешенных частей общей проблемы. Несмотря на распространенность термина логистика и применение логистического управления в многогранных сферах предпринимательской деятельности, все же в науке и практике в недостаточной степени раскрыты и изучены принципы организации логистического управления в сфере городского пассажирского транспорта (ГПП), работающего в режиме регулярных пассажирских

перевозок на автобусних маршрутах общего пользования. Единой системе логистики ГПТ, согласно которой все операторы рынка городских пассажирских перевозок функционируют согласованно под единым руководством, уделяется слабое внимание. Но, прежде чем рассматривать единую логистическую систему городского пассажирского транспорта, необходимо ее построить. Основы построения единой логистической системы ГПТ приведены в данной статье.

Постановка задачи. Целью данной статьи является уточнение сущности логистики городских пассажирских перевозок, работающих в режиме регулярных пассажирских перевозок на автобусных маршрутах общего пользования, рассмотрение и анализ значения логистической системы городского пассажирского транспорта и составление основ построения единой логистической системы ГПТ.

Изложение основного материала исследования. Логистика – это наука об экономическом управлении, планировании и контроле за эффективным движением потоков материальных и людских ресурсов, финансовых средств и соответствующей им информации от места возникновения до их потребления с целью наиболее полного удовлетворения потребностей субъектов рыночных отношений [5, с. 23]. Если ранее логистику отождествляли только с производством, где

необходимо оптимизировать весь производственный цикл, начиная с закупки сырья и заканчивая реализацией готовой продукции (логистика запасов, складская, информационная, производственная и транспортная логистика), то сегодня логистическая система управления стала актуальна и в секторе городских регулярных пассажирских перевозок на автобусных маршрутах общего пользования.

Специфика общественного транспорта состоит в отражении взаимосвязи потоков материальных и людских ресурсов. Под материальным потоком в сфере городских пассажирских перевозок автор подразумевает саму услугу, предоставляемую населению города одним из предприятий-перевозчиков. Транспортная логистика также предполагает возможность оказания логистического сервиса потребителю материального потока. Согласно мнению Л.Б. Миротина [5, с. 23] логистика общественного транспорта неразрывно связана с процессом воспроизводства и представляет собой комплекс транспортных услуг, оказываемых пассажирам.

Обобщение научных трудов в сфере логистики и логистического управления городскими пассажирскими перевозками [1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8] дает возможность сформулировать наиболее значимые проблемы функционирования общественного транспорта (рисунок 1).

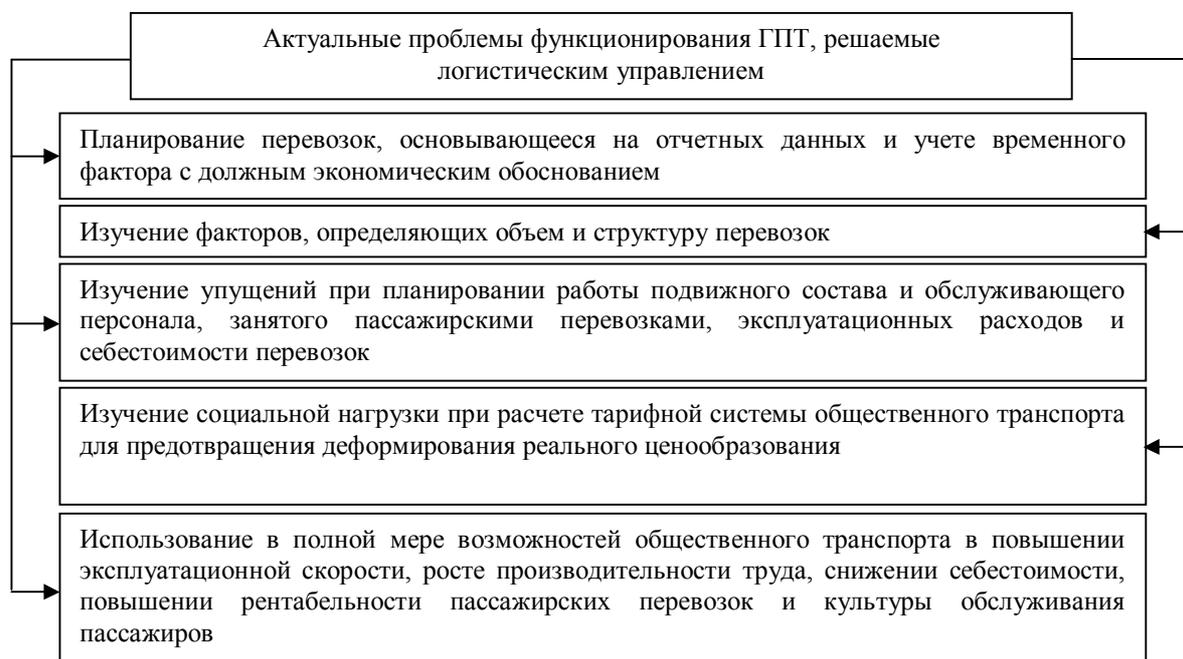


Рис. 1. Актуальные проблемы функционирования городского пассажирского транспорта, решаемые логистическим управлением

*Обобщено автором по [5, с. 23]

Для надлежащего функционирования городского пассажирского транспорта в режиме регулярных пассажирских перевозок на автобусных маршрутах общего пользования

применение логистики и принципов логистического управления имеет первостепенный характер. Но, как показывает практика, реализация логистики в городских пассажирских перевозках

будет иметь положительный эффект только путем создания единой логистической системы (ЕЛС) пассажирского транспорта в каждом городе.

Построение единой логистической системы городского пассажирского транспорта обуславливает интеграцию независимых операторов, обслуживающих рынок городских пассажирских перевозок в единую систему координации и управления. Т.е. все пассажирские автотранспортные предприятия, независимо от формы собственности, а также городской исполнительный комитет, который является заказчиком городских пассажирских перевозок [9], должны представлять собой не разрозненных операторов рынка пассажирских перевозок, а единую сбалансированную логистическую систему. Данная система призвана оптимизировать как городскую транспортную сеть в сфере пассажирских перевозок инфраструктуры города, так и материальные, информационные и финансовые ресурсы каждого звена единой логистической системы городского пассажирского транспорта.

Центральным звеном в логистической системе пассажирских перевозок выступает городской исполнительный комитет, который, являясь организатором и координатором городских регулярных пассажирских перевозок на автобусных маршрутах общего пользования [9],

должен преследовать цели экономического и социального благополучия как всей логистической системы городского пассажирского транспорта, так и населения города. Составляющими звеньями единой логистической системы городского пассажирского транспорта выступают автотранспортные предприятия, которые стремятся оптимизировать затратную часть предприятия и, соответственно, увеличить доходную часть. При данном подходе взаимного сотрудничества в логистической системе каждое звено заинтересовано в надлежащем исполнении своих обязанностей для предотвращения появления разрушающих факторов, которые ставят под угрозу состояние всей системы в целом.

Но для успешного функционирования единой логистической системы городского пассажирского транспорта необходимо знать все ее составляющие, задачи, решаемые данной системой, и принципы создания системы. Единая логистическая система пассажирских перевозок представляет собой сочетание трех составляющих, соответствующих уровням транспортного обслуживания. Этими составляющими является дотранспортное, транспортное и послетранспортное обслуживание [5, с. 39]. Краткая характеристика составляющих единой логистической системы представлена на рис. 2.



Рис. 2. Единая логистическая система ГПП

*Разработано автором по [5, с. 39]

Единая логистическая система городского пассажирского транспорта, работающего в режиме регулярных пассажирских перевозок на автобусных маршрутах общего пользования, по своему функционалу решает управленческие задачи, которые изображены на рис. 3.

Анализ существующей практики городских пассажирских перевозок позволяет выделить принципы создания единой логистической системы на стадии ее проектирования (таблица 1).

Информационной базой для создания и проектирования единой логистической системы городского пассажирского транспорта являются маркетинговые исследования, изучение пассажиропотока, анализ статистической отчетности за предыдущие периоды. Однако все вышеперечисленные методы получения информации очень масштабные и трудоемкие

Проблеми транспортного комплексу України

мероприяття, которые зачастую несут об анализе всей городской пассажирской приблизительные показатели, поскольку речь идет инфраструктуры.

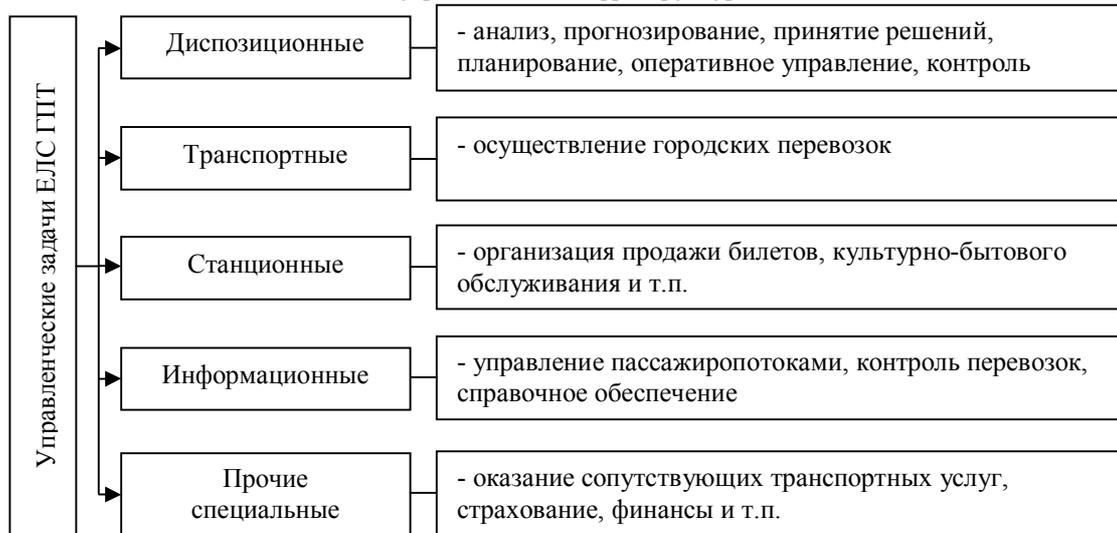


Рис. 3. Управленческие задачи, решаемые ЕЛС ГПТ

*Обобщено автором по [5, с. 41]

Таблица 1

Принципы создания единой логистической системы ГПТ

№ п/п	Принципы	Общая характеристика
1	Системности	Комплексное рассмотрение элементов логистической системы, начиная от этапа формирования спроса на пассажирские перевозки и заканчивая его удовлетворением
2	Эффективности	Расчет и обоснование оптимального уровня транспортного обслуживания населения, определение путей его достижения с учетом эффективного использования ресурсов
3	Соответствия	Обеспечение соответствия провозных характеристик пассажирских автотранспортных средств спросу на перевозки с учетом заданного уровня комфортности поездки
4	Результативности	Результаты деятельности единой логистической системы ГПТ оцениваются исходя из увеличения доходов и сокращения дотаций
5	Единства управления	Организация транспортного и смежного обслуживания пассажиров в рамках единой структуры, способной учитывать как интересы пассажиров, так и операторов
6	Информативности	Достижение высокого уровня информационного обеспечения процессов управления и организации городских пассажирских перевозок с использованием современных информационно-компьютерных технологий

Сделать правильную оценку работы городского пассажирского транспорта, спрогнозировать изменение характеристик его работы при изменении транспортных потребностей населения позволяет информационная модель [5, с. 43] транспортных потребностей населения. По мнению ученых именно данная модель является основой построения маршрутной сети города и используется при определении режимов работы транспортных средств. Для обеспечения ориентации системы логистического управления

городского пассажирского транспорта на потребности пассажиров информационная модель распределяет потребности пассажиров в перевозках на городских маршрутах общего пользования в зависимости от сезона, дня недели, времени суток.

Исходя из постоянной необходимости оптимизации работы общественных перевозок, можно представить круг задач, на решение которых нацелена единая логистическая система ГПТ (рис. 4).



Рис. 4. Задачи по оптимизации работы ГПТ в рамках ЕЛС

*Разработано автором по [5. с. 43]

Выводы. По мнению автора использование логистических подходов при организации работы городского пассажирского транспорта обеспечивает оптимальные с точки зрения затрат варианты удовлетворения транспортных потребностей населения. Кроме того, единая логистическая система городских пассажирских перевозок дает возможность сгладить противоречия, возникающие между интересами населения и интересами операторов (городского исполнительного комитета и автотранспортных предприятий), обеспечивает поиск компромисса между интересами транспортных структур и интересами городских органов власти, курирующих деятельность общественного транспорта, поскольку требование минимизации затрат, рассматриваемое в качестве целевой функции, гарантирует пассажиру приемлемый тариф, а оператору – достаточный размер прибыли [5, с. 44].

Исходя из выше сказанного, построение и применение единой логистической системы городского пассажирского транспорта представляется особенно актуальным, поскольку именно логистическая система ГПТ обеспечивает слаженную работу всех операторов рынка городских пассажирских перевозок и приводит к оптимизации транспортной пассажирской инфраструктуры города. В статье уточнена сущность логистики городских пассажирских перевозок, работающих в режиме регулярных пассажирских перевозок на автобусных маршрутах общего пользования, рассмотрено и проанализировано значение логистической системы городского пассажирского транспорта и предложены основы построения единой логистической системы городского пассажирского транспорта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Красникова Д.А. Логистические принципы организации пассажирских перевозок с нестабильными характеристиками: дис. ... канд. экон.

наук: 08.00.05 / Красникова Дарья Андреевна. – Саратов, 2005. – 163с.

2. Вдовиченко В.А. Эффективность функционирования городской пассажирской транспортной сети: дис. ... канд. техн. наук: 05.22.01 / Вдовиченко Владимир Алексеевич. – Харьков, 2004. – 192 с.

3. Енин Д.В. Модели и алгоритмы управления городскими пассажирскими перевозками (на примере г. Воронежа): дис. ... канд. техн. наук: 05.13.10 / Енин Дмитрий Владимирович. – Воронеж, 2004. – 200 с.

4. Мальчикова А.Г. Организация логистических потоков в системе городских пассажирских перевозок: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Мальчикова Александра Германовна. – Санкт-Петербург, 2000. – 135 с.

5. Миротин Л.Б. Логистика: общественный пассажирский транспорт / Миротин Леонид Борисович. – М.: Издательство «Экзамен», 2003. – 224 с.

6. Сатаев А.М. Организация эффективного взаимодействия властных и предпринимательских структур в сфере городских автобусных пассажирских перевозок: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Сатаев Альберт Мидхатович. – М., 2006. – 198 с.

7. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками / Спирин Иосиф Васильевич. – М.: Издательский центр «Академия», 2010. – 400 с.

8. Туревский И.С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт) / Туревский Илья Семенович. – М.: ИД «ФОРУМ»: ИНФРА-М, 2011. – 288с.

9. Про затвердження порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування: Постанова Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 г. за №

1081. - [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://zakon2.rada.gov.ua/>.

Аннотация. В статье уточнена сущность логистики городских пассажирских перевозок, работающих в режиме регулярных перевозок на автобусных маршрутах общего пользования, рассмотрено и проанализировано значение логистической системы городского пассажирского транспорта и предложены основы построения единой логистической системы городского пассажирского транспорта.

Ключевые слова: городской пассажирский транспорт (ГПТ), городские пассажирские перевозки (ГПП), логистика, единая логистическая системы (ЕЛС), автотранспортное предприятие (АТП).

Summary. The article presents the essence of city public transportation logistic. Significance of the logistic system of city public transportation is examined and analyzed. Bases of construction of the united logistic system for city public transportation are shown.

Keywords: city public transportation (CPT), city public transportation services (CPTS), logistic, united logistic system (ULS), motor transport enterprise (MTE).

*Рецензент д.э.н., доцент ДГТУ Фесенко И.А.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЗТ Зубенко В.А.*

УДК 330.341.1:656.2

АКЦІОНУВАННЯ УКРЗАЛІЗНИЦІ: ДОЦІЛЬНІСТЬ ВРАХУВАННЯ ПОМИЛОК ВАТ «РЖД»

Назаренко І.Л., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В статті проаналізовані негативні наслідки реформування російських залізниць; зроблені висновки про доцільність їх врахування та розроблені рекомендації з недопущення аналогічних в процесі реформування Укрзалізниці.

Ключові слова: акціонування залізничного транспорту, негативні наслідки; ВАТ «РЖД».

Постановка проблеми. Після багаторічних науково-практичних дискусій, підготовчої роботи, обґрунтування необхідності реформування залізничного транспорту України, 23 лютого 2012, нарешті, був прийнятий Закон України "Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування" № 4442-VI [1], 15 травня він був підписаний Президентом України.

Ним передбачається створення до кінця 2012 року єдиного господарюючого суб'єкту - публічного акціонерного товариства (АТ "Укрзалізниця"), до якого увійдуть всі шість залізниць, а також підприємства, установи та організації згідно з переліком, затвердженим Кабінетом Міністрів України.

Метою прийняття закону є врегулювання відносин, пов'язаних з особливостями створення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, а також створення умов щодо підвищення ефективності його функціонування для задоволення потреб національної економіки і населення в перевезеннях [2].

У Пояснювальній записці до законопроекту [2] (пункт 10 «прогноз результатів») вказано, що його реалізація дозволить створити вертикально інтегровану структуру - державне

акціонерне товариство залізничного транспорту загального користування, здатне ефективно функціонувати в умовах загострення міжнародної технологічної конкуренції, підвищити ефективність функціонування галузі та, як наслідок, призведе до підвищення конкурентоспроможності українських залізниць на ринку транспортних послуг, збільшення зайнятості населення у всіх регіонах України та відрахування податків, зборів (обов'язкових платежів) до бюджетів усіх рівнів. Також зазначено (пункт 6 «регіональний аспект»), що прийняття проекту акта дозволить в подальшому створити конкурентне середовище на ринку приміських пасажирських перевезень, що призведе до підвищення інвестиційної привабливості галузі, сприятиме покращенню рівня обслуговування пасажирів в приміському сполученні та загальному розвитку транспортної системи регіонів.

Але ці формулювання враховують лише очікувані позитивні наслідки, тоді як можливі й негативні – наприклад, як вказується у багатьох інтернет-матеріалах, підвищення тарифів на пасажирські перевезення, скорочення соціально значущих приміських перевезень, скорочення чисельності працівників залізничного транспорту тощо.

Тому актуальним є дослідження