



УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ ПОБУДОВИ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ ПОСЛУГ ПАСАЖИРАМ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ШВИДКІСНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Г. Примаченко, к. т. н., ст. викладач,
О. Ящук, магістр,
Український державний університет залізничного транспорту, м. Харків

Подібно більшості процесів, що виконуються в ПАТ «Укрзалізниця» при наданні транспортних послуг пасажиром, технологія, що використовується зараз може підтримати масштабні прориви, як по параметрам кінцевих результатів, так і по ефективності робіт. Проводити діагностику ланцюгів постачання послуг необхідно системно і у фіксованій послідовності. Для успішного управління швидкісними пасажирськими перевезеннями ПАТ «Укрзалізниця» звертає увагу на сутність власного видіння розвитку компанії у даному напрямку, приділяє увагу питанням управління перевезеннями пасажирів з метою підвищення їх ефективності як у фінансовому плані, так і у організаційному, технологічному та інформаційному.

Ключові слова: ланцюг постачання послуг, логістика пасажирських перевезень, інтегроване управління перевезеннями пасажирів.

Процеси глобалізації, зміни традиційних світових господарських зв'язків ставлять перед Україною завдання раціонального використання потенціалу економіко-географічного положення (рис. 1), ефективна реалізація якого дозволить не лише отримати економічний ефект від участі у міжнародних перевезеннях, а й створить нові економічні інструменти впливу на світові економічні процеси.

Одним із варіантів вирішення сучасної складної ситуації перебування залізничного транспорту України на межі своїх можливостей при задоволенні попиту населення у транспортних послугах (у зв'язку із втратою ринку перевезень (більшість пасажирів приміського сполучення все більше віддають перевагу автомобільному транспорту) та хронічною збитковістю) є впровадження високошвидкісного руху

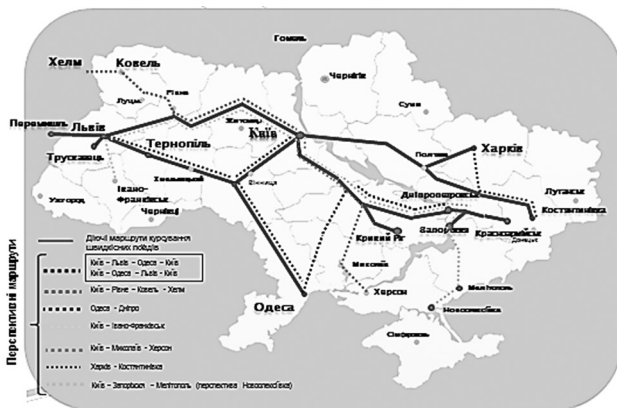


Рис. 1. Схема топології мережі швидкісної магістралі в Україні

пасажирських поїздів зі швидкостями від 250 до 450 км/год. Швидкості руху швидкісних поїздів у світі в експлуатації складають 210-350 км/год.

На сьогоднішній день створення високошвидкісних перевезень є запорукою наявності значної кількості робочих місць і не лише на транспорті, а взагалі відбувається швидкий ріст економіки регіону і розвиток усіх галузей. На 2017 рік загальна довжина високошвидкісних магістралей у світі складає майже 17 тисяч км. Найбільшу довжину мають залізничні лінії у Китаї, а саме, понад 6 тисяч км, Японії — 2664 км, Іспанії — 2656 км, Франції — 2036 км. Україна у даному питанні поки що відстає від японських, китайських та європейських швидкісних залізниць (швидкість руху більше 200 км/год). Перевезення на швидкості понад 200 км/год можливі лише на спеціально сконструйованих коліях і з використанням спеціального рухомого складу, а не адаптованого. Але певні кроки щодо стійкого розвитку напрямку організації швидкісного руху в Україні проводяться. Так, у 2017 році виповнилося 5 років існування «Української залізничної швидкісної компанії» (УЗШК). На сьогодні швидкісний рух охоплює наступні напрямки: Харків, Київ, Львів, Трускавець, Тернопіль, Одеса, Кривий Ріг, Красноармійськ, а з грудня 2016 року і міжнародні швидкісні сполучення Київ – Перемишль. За весь період курсування швидкісних поїздів Інтерсіті та Інтерсіті+ було перевезено понад 12,1 млн пас. (рис. 2).

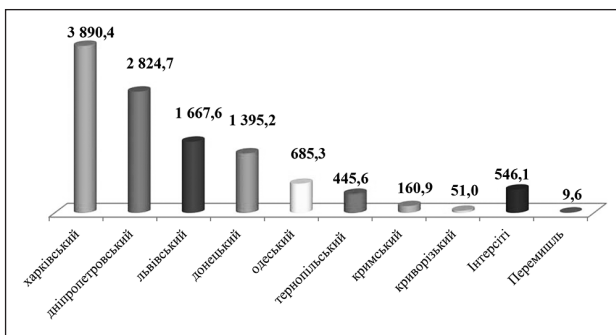


Рис. 2. Пасажиropотік швидкісних поїздів по напрямкам за весь період курсування (20.06.2012-31.12.2017), тис. пас.

Таким чином швидкісний рух є стратегічним напрямком розвитку галузі пасажирських залізничних перевезень і, відповідно, потребує використання нових підходів до свого розвитку в Україні. Такими підходами може стати розвиток стійкої науково-практичної бази логістики пасажирських перевезень, і вивчення на її основі процесу управління ланцюгами постачання послуг пасажиром. Але в Україні ще й досі така ситуація, що термін «логістика» не є присутнім

ні в одному законодавчому акті, що говорить про недосконалість правової бази.

Supply Chain Management (SCM) — управління ланцюгами постачання — як концепція оптимізації доданої вартості послуги у ланцюгах постачання зараз активно впроваджується в економіці промислово розвинутих країн. На більшості транспортних підприємств, створюються не лише відділи логістики, а й відділи з управління ланцюгами постачання послуг. Значна кількість університетів у світі, в тому числі і в Україні, готує лише спеціалістів з логістики, які вивчають SCM як додаткову дисципліну. Наприклад, в Українському державному університеті залізничного транспорту (Україна, м. Харків) здійснюється підготовка спеціалістів за напрямком «Транспортний сервіс та логістика», де студенти вивчають і SCM, але основним напрямком підготовки є все ж таки логістика. Цей факт обумовлений тим, що з кінця 1980-х років і до початку XXI сторіччя концепція SCM розвивалася на основі інтеграції саме логістичних бізнес процесів.

Авторитетна всесвітня організація «Рада професіоналів з управління ланцюгами постачання» (США) [1] трактує поняття SCM наступним чином: «Управління ланцюгами постачання включає в себе планування і управління всіх видів діяльності, які беруть участь у пошуку і закупівлі, конверсії та іншому управлінні матеріально-технічним забезпеченням діяльності. Важливо відзначити, що воно також включає в себе координацію і взаємодію з партнерами, які можуть бути постачальниками, посередниками, третіми сторонами постачальників послуг і клієнтами. По суті, управління ланцюгами постачання інтегрує управління попитом і всередині компанії, і між компаніями. Управління ланцюгами постачання є інтегрованою функцією основної відповідальності за зв'язок основних бізнес-функцій і бізнес-процесів в рамках компанії і між компаніями в згуртованій і високопродуктивній бізнес-моделі. Вона включає в себе всі аспекти діяльності з управління логістичними операціями, а також якістю виробничих операцій, і це веде до координації процесів і видів діяльності з маркетингу, продажів, дизайну продукції, фінансів і інформаційних технологій» [2].

Таким чином, управління ланцюгами постачання — природне продовження і розвиток концепції інтегрованої логістики у напрямках міжфункціональної та міжорганізаційної логістичної координації. На сьогодні програмні продукти щодо SCM є лише у найбільш розвинутих інтегрованих корпоративних систем управління, наявність яких з більшою вірогідністю забезпечує доставку необхідних товарів та послуг у потрібне місце, точно у строк та з оптимальними логістичними витратами.

У змінному операційному середовищі транспортним компаніям необхідно переходити від традиційної парадигми «витрати – сервіс» (прямопропорційна залежність) до нової, а саме, коли профіль обслуговування покращується одночасно зі зниженням витрат на обслуговування. Провідні транспортні компанії в змозі узгодити свої дії з поведінкою споживачів настільки, що можуть дозволити собі таку нову парадигму.

До того ж на сьогодні у більшості країн, у тому числі і в Україні, здійснюється перехід та активне впровадження так званої е-економіки (електронна економіка (е-економіка) — форма економічних відносин у сфері виробництва, розподілу, обміну та споживання товарів, робіт і послуг, наданих в електронному вигляді за допомогою інформаційно-комунікаційних технологій) [3]. Відповідно, відбувається еволюція ланцюга цінностей. Рушійні сили сприяють еволюції ланцюга цінностей, а саме, скорочується життєвий цикл продукції; зростає різноманіття видів продукції, послуг та з'являється масова кастомізація (від

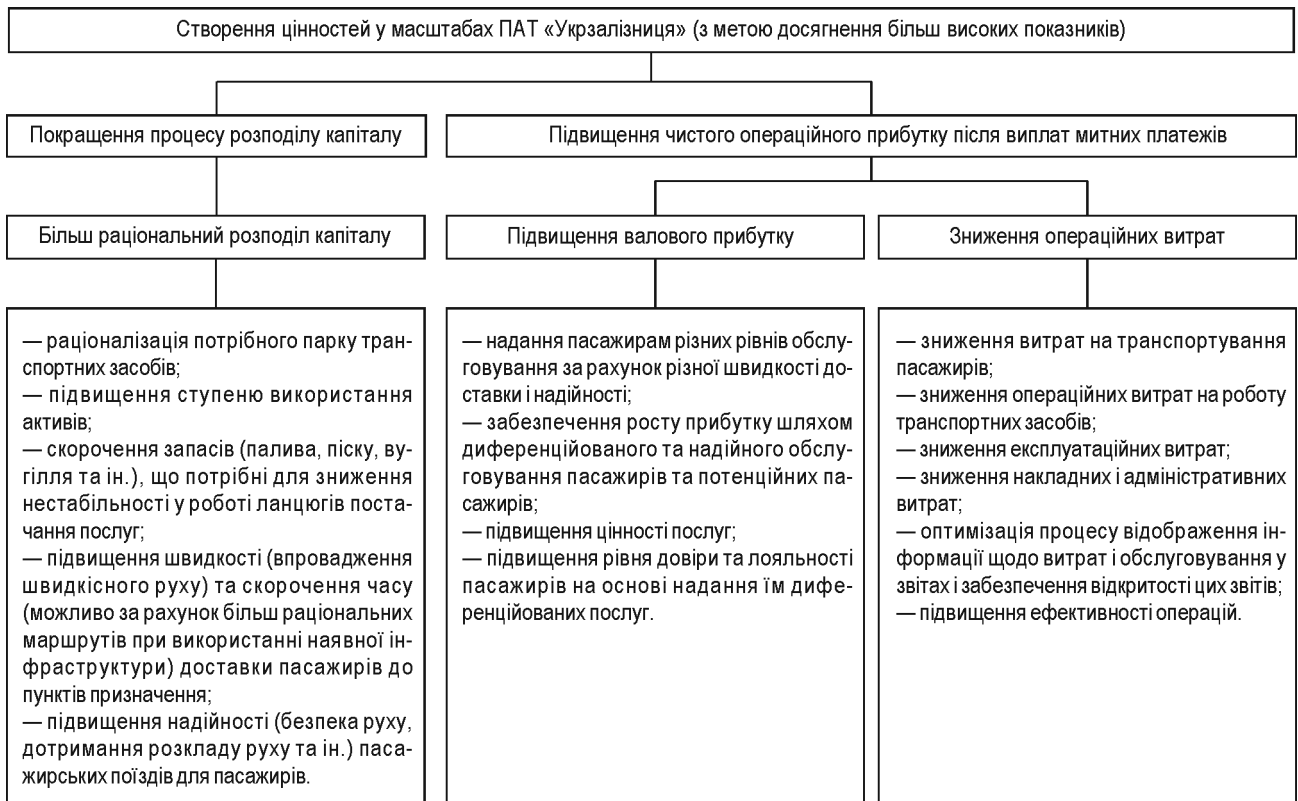


Рис. 3. Вплив функції транспортування на цінність для акціонерів ПАТ «Укрзалізниця»

англ. mass customization) на основі так званих «виштовхуючих/витагуючих» процесів (від англ. push/pull), типових альтернатив у ланцюзі постачання. У pull процесах виконання замовлення ініціюється попитом, тобто коли замовлення отримано, починається його виконання, а у push процесах все навпаки — запаси готової продукції створюються за часом, тобто в очікуванні попиту запаси «виштовхуються» у канали розподілу. Говорячи про послуги, у тому числі про транспортування, запаси, як такі, є відсутніми, тому для транспортної галузі актуальним є лише pull процес. Також еволюції ланцюга цінностей сприяє зниження собівартості виробництва, конкуренція, зростаючі вимоги споживачів товарів та послуг, необхідність виживати в епоху створення віртуальних підприємств.

При формуванні нового ланцюга постачання послуг або при удосконаленні існуючого, транспортній компанії необхідно сформулювати призначення ланцюга постачання або так звану «вдаваність» подальшої роботи у обраному напрямку унікальному для підприємства [4].

В умовах сучасної ринкової економіки найголовнішим для залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень є інтегроване управління перевезеннями пасажирів. На сьогодні сучасні технології з веб-підтримкою надають змогу покращити управління ланцюгами постачання послуг. Історично перевезення пасажирів та транспортування взагалі розглядалося як додаткова функція і її контролем та управлінням займалися не особливо прискіпливо. Але останнім часом ефективне транспортування почали розглядати як основу забезпечення конкурентоспроможності на транспортному ринку України та у світі.

Основна ідея ефективного транспортування у дотримання наступних вимог [5]:

- розуміти основи транспортування і мати достатньо широке розуміння тієї ролі, яку транспортування відіграє у діяльності підприємства, а у діяльності ПАТ «Укрзалізниця» транспортування відіграє головну роль, але є і інші додаткові послуги;


- мати можливості та потужності, необхідні для успішного виконання щоденних операцій у рамках стратегії підприємства: складання операційного плану реально для виконання, вибір чіткого набору параметрів для визначення рівня успішності функціонування підприємства, наявність допоміжних технологій для моніторингу і складання точних звітів про результати діяльності, для допомоги менеджерам позбутися проблемних питань та здійснювати необхідні корегування (наприклад, у розкладі руху, при контролі наявних пасажирських вагонів та ін.).

Даний підхід не є чимось принципово новим і на залізничному транспорті України він успішно реалізується. Але у сучасних умовах виникає потреба у впровадженні концепції інтегрованого управління транспортуванням, тобто такого підходу до управління при якому транспортні функції координуються одна одною. Широке використання даної концепції дозволяє підвищити ефективність операцій, знизити витрати і, як результат, підвищує рівень обслуговування пасажирів та потенційних пасажирів. За даними International Warehouse Logistics Association (Канада) саме на процес переміщення пасажирів приходиться більша частина усіх логістичних витрат залізничного транспорту 58%, так на адміністративні послуги — 4%, на квитково-касові послуги — 8%, на підготовчо-заклучні операції з рухомим складом — 30%.

ПАТ «Укрзалізниця», як акціонерне товариство зацікавлено у підвищенні своєї вартості і, відповідно, підвищенні ціни на акції. Функція транспортування має суттєвий вплив на цінність для акціонерів за напрямками наведеними на рис. 3.

Таким чином, на сьогодні транспортні підприємства, у тому числі і ПАТ «Укрзалізниця», бажаючи отримати досконалий ланцюг постачання послуг клієнтам націлені на синхронізацію як у внутрішньому середовищі компанії, так і у масштабах усієї мережі постачання транспортних послуг. Багато з них мають окремо діючі ІТ-системи (системи інформаційних технологій) і децентралізовані структури,

що породжує фрагментацію і мало сприяє оперативності і наявності тих характеристик, що необхідні споживачам.

Способом, який є спроможним показати, як перейти від сучасного незадовільного стану до майбутньої організаційної структури виступає розробка стратегії використання інформаційних систем (IS-стратегії (від англ. information systems)). IS-стратегія базується на стикуванні бізнес-цілей компанії з її інформатизацією. Для ПАТ «Укрзалізниця» це особливо актуально в умовах удосконалення системи швидкісних залізничних перевезень, систем інформатизації для управління перевезеннями та систем продажу квитків. 

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP). URL: www.cscmp.com (circulation date 18.01.2018).
2. Supply Chain and Logistics Terms and Glossary Updated February, 2010. Definitions compiled by: Supply Chain Visions www.scvisions.com Bellevue, Washington, Page 116 of 136. URL: <http://www.shortsea.org.tr/pages/logisticglossary.pdf> (circulation date 18.01.2018).
3. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії розвитку інформаційного суспільства в Україні» №386-р від 15.05.2013 р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/386-2013-%D1%80> (дата звернення 18.01.2018).
4. Welch J. 'The Vision Thing', Jack: what I've learned leading a great company and great people. Headline Books Publishing. London, 2001. Pp. 105-120.
5. Брукс А. Бенци Интегрированное управление транспортной. Управление цепями поставок: Справочник издательства Gower. Под ред. Дж. Гатторны (ред. Р. Огулин, М. Рейнольдс). Пер. с 5-го англ. изд. М.: ИНФРА-М, 2008. С. 199-203.