

**РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНОГО СЕРВІСУ ЕКСПРЕС-ДОСТАВКИ ДРІБНИХ  
ВІДПРАВЛЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

*E. S. Aloshynskiy, A. S. Rudakova*

**DEVELOPMENT LOGISTICS SERVICES SMALL ITEMS EXPRESS DELIVERY ON A  
RAILWAY TRANSPORT**

Залізнична галузь зіткнулася з досить серйозними проблемами, а саме – значний знос основних виробничих фондів, зокрема рухомого складу, різке зростання цін на матеріальні ресурси для проведення ремонту та екіпірування поїздів, недостатній обсяг інвестицій, необхідних для оновлення та забезпечення інноваційного розвитку матеріально-технічної бази, обмеженість бюджетного фінансування та амортизаційних відрахувань, недосконалість механізму лізингу [1].

Ці та інші проблеми вимагають негайного вирішення. Тому необхідністю є пошук нових видів діяльності, які будуть приносити прибуток галузі. Метою дослідження є розроблення логістичного сервісу експрес-доставки дрібних відправлень на залізничному транспорті, що в свою чергу створить новий напрямок галузі, додаткові робочі місця, збільшить інвестиційну привабливість, а також надасть альтернативний вид прибутку.

В Україні зараз також всебічної популярності набуває інтернет-сервіс та інтернет-маркетинг. Кожного дня люди замовляють товари чи послуги в інтернеті. Це зручний і дешевий спосіб отримання необхідного товару. Разом з процвітанням online-магазинів швидко розвиваються і служби експрес-доставки, адже саме вони забезпечують перевезення даного товару з пункту А в пункт Б. Позиції лідера серед служб експрес-доставки вантажів в Україні

займають компанії «Нова пошта» та «Ін-тайм» [2].

Але дрібні відправлення можливо також відправляти пасажирськими поїздами в багажних вагонах. Основна гіпотеза проекту полягає в партнерстві залізниці та найбільш розповсюджених служб експрес-доставки дрібних відправлень. Багажний вагон є спеціальним вагоном пасажирського парку, придатним для прямування в пасажирському поїзді зі встановленою швидкістю. За необхідністю в поїзді стандартної довжини може слідувати один-два вагони.

Зараз, як правило, послугою перевезення багажу залізничним транспортом не користуються (тому що конкурувати в наданні цих послуг з професійними службами експрес-доставки досить важко). Необхідності в даних вагонах немає, та вони все ж курсують в складі поїздів в порожньому стані, на випадок, якщо пасажир усе ж таки захоче скористатися такою послугою.

Таким чином, не потрібно впроваджувати якусь нову технологію чи вкладати кошти в придбання нового обладнання. Відповідна матеріально-технічна база вже існує, нею потрібно тільки почати правильно користуватися.

Якщо дрібні відправлення, якими завантажена вантажівка, завантажити у вагон (або у два вагони за необхідності), можна скоротити не тільки витрати, але й швидкість доставки, адже наприклад поїзд №112 (Харків-Львів) знаходиться в дорозі

лише 20 год (для порівняння – термін доставки при автоперевезеннях складає три доби). Також суттєвим фактом є попутні зупинки даного поїзда. Поїзд № 112 зупиняється на 22 зупинках, причому в Києві він зупиняється на 25 хв, а в Жмеринці – на 20 хв. Тому розглянутий маршрут складається не з одного пункту призначення (Львова), а й ще з двох транзитних міст – Київ і Жмеринка, в яких будуть також розвантажуватися відправлення.

Першочерговими завданнями взаємодії залізниці і служб доставки є визначення маршрутів, якими будуть курсувати вантажі (понад 500 км). Адже значна економія очікується саме на маршрутах, що мають довжину вище за середню.

Всі можливі напрямки перевезень експрес-відправлень було упорядковано в матрицю інцидентності. На підставі матриці інцидентності мережі залізничних перевезень дрібних відправлень проведено побудову макrorівневої моделі перспективної системи експрес-відправлень України на основі мережі Петрі. Якщо ув'язати в єдину мережу всі залізничні (початково-кінцеві, ХАБові та транзитні) станції та перегони між ними, то існує можливість оперативно змінювати не лише обсяги та інтенсивність руху потоку експрес-відправлень, але й, за необхідності, перенаправляти рух транзитних потоків з найбільш завантажених напрямків на інші.

Слід зазначити, що диверсифікацію діяльності залізниць у сферу експрес-відправлень можливо здійснювати в два етапи (або за двома варіантами):

1-й варіант – це співпраця зі службами експрес-доставки, яка описаний вище;

2-й варіант (більш складний) - це поступове створення нового напрямку діяльності українських залізниць, а саме створення самостійної служби експрес-

доставки (конкуренція з існуючими службами доставки, із використанням при цьому не тільки парку багажних вагонів, а й власного автомобільного парку). Створення нової служби доставки дрібних відправлень тягне за собою відкриття відділень для приймання вантажу, також наявність власного автомобільного парку, адже поїзди можуть доставляти посилки лише до станції призначення [4].

В результаті моделювання виявлено найбільш привабливі варіанти доставок з урахуванням фактора мінімізації часових витрат при обслуговуванні потоків експрес-відправлень. Визначено економічну привабливість проекту співпраці служб експрес-доставки із залізницею [3, 5]. На підставі розрахованого найбільш привабливого рівня тарифів доставки експрес-відправлень отримано, що рентабельність заходів перевищує 20 %. При цьому строк окупності проекту не перевищує одного року.

#### *Список використаних джерел*

1. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://uz.gov.ua/?lnd=uk>.
2. Офіційний сайт компанії «Нова пошта» [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://www.novaposhta.ua>.
3. Збірник вантажних тарифів залізничного транспорту України. Тарифне керівництво № 2 [Текст]. – К., 2008. – 176 с.
4. Панченко, Н. Г. Елементи дослідження операцій в управлінні процесами перевезень [Текст] / Н. Г. Панченко, М. С. Резуненко. – Харків, 2015. – Ч. 2. – 315 с.
5. Балака, Є. І. Оцінка економічної доцільності інвестицій в інноваційні проекти на транспорті [Текст] / Є. І. Балака, О. І. Зоріна, Н. М. Колесникова. – Харків, 2015. – 315 с.