

вході», коли здійснюється процес матеріально-технічного забезпечення виробництва, але й «на виході», коли готова продукція транспортується до споживача. Впровадження технологій ресурсозбереження, автоматизація та механізація трудових процесів тощо на транспорті безумовно відображається на «транспортній складовій» у собівартості промислової продукції та сприяє зниженню ціни останньої. Нарешті, швидкість подачі товару на ринок багато в чому залежить від ефективної організації перевізного процесу на кожній ланці його здійснення, починаючи від своєчасної подачі справного рухомого складу, ліквідації нераціональних простоїв на вантажних та сортувальних станціях та закінчуючи оптимальними схемами доставки вантажів до місця призначення з використанням логістичних принципів «від дверей до дверей» та «точно в строк».

Таким чином, конкурентоспроможність вітчизняної промисловості та й інших галузей багато в чому визначається ефективністю функціонування транспортної системи країни, рівно як й життєздатність транспортної системи багато в чому залежить від ефективності функціонування промисловості. Економічна криза останнього року наочно показала, який негативний вплив на показники роботи, зокрема залізничного транспорту, мала зупинка багатьох промислових гігантів металургійного, хімічного, добувного комплексу України. Але саме ця криза може стати основною передумовою становлення та розвитку різних інтеграційних форм не тільки в середині окремих галузей народного господарства, але й між галузями, зокрема, залізничним транспортом як основою транспортної системи країни та промисловістю.

Залізничний транспорт сьогодні зацікавлений не тільки в зростанні обсягів перевезень та збільшенні завдяки цьому своїх доходів, але й у надходженні значних інвестиційних ресурсів ззовні: на оновлення рухомого складу, на приведення до міжнародних стандартів інфраструктурних об'єктів, на розбудову та підтримку мережі міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією України, тощо. Промислові підприємства зацікавлені у своєчасній подачі рухомого складу, у забезпеченні збереження усіх первинних властивостей товарів під час перевезення, у прискоренні строків доставки продукції до споживача.

Така взаємозацікавленість безсумнівно рано чи пізно призведе до виникнення транспортно-промислових об'єднань, у рамках яких можливо досягнення синергетичного ефекту та вирішення першочергових задач кожного з учасників.

УДК 656.072.001.73

### РЕФОРМУВАННЯ В СФЕРІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ НА ОСНОВІ МІЖНАРОДНОГО ДОСВІДУ

*Мирошниченко Ю.В., асистент (УкрДАЗТ)*

Роль пасажирського залізничного транспорту стратегічно значуща зважаючи на відносно низьку вартість перевезень. Залізниця є єдиним доступним способом переміщення по країні для більшості населення, зважаючи на його низьку платоспроможність. Проте держава поклала на Укрзалізницю відповідальність за виконання соціально значимих залізничних перевезень за явно заниженими тарифами. Сумісництво в Укрзалізничній функції державного органу управління і господарюючого суб'єкту впливає на результати його діяльності не найкращим чином, тому структурна реформа всієї галузі життєво необхідна. Це питання винесено до третього етапу реформування залізничного транспорту в 2011 – 2015 р.р., на якому передбачено створення приміських пасажирських компаній недержавної та змішаної форм власності.

На російських залізницях вже створена федеральна пасажирська компанія в рамках залізничної реформи. Саме еволюційний шлях розвитку сфери пасажирських перевезень по перетворенню її в повнокровний бізнес вважають найприйнятнішим як фахівці ВАТ «РЖД», так і незалежних компаній – операторів. ВАТ «РЖД» має ряд невирішених проблем властивих і для наших залізниць. В першу чергу – це збитки від перевезень пільгового контингенту, що не повною мірою компенсуються державою. Перехресне субсидування збитків від пасажирських перевезень за рахунок вантажних знижує конкурентоспроможність вітчизняних вантажо-перевізників.

Практика дотування державою пасажирських залізничних перевезень широко поширена в світі. Хоча за кордоном, в ході реформування пасажирського сектора вдалося добитися створення рентабельних пасажирських компаній, наприкладі Японії. Розповсюдити цей досвід в нашій країні в осяжній перспективі мало вірогідно по ряду причин – низький рівень доходів населення, відносно невисока густина населення та ін.

В Казахстані для здійснення субсидування збитків перевізника і забезпечення прозорості його діяльності, сервісна і забезпечуюча діяльність АТ «Пасажирські перевезення» була повністю відокремлена від основної. Таким чином, на базі

філіалів АТ «Пасажирські перевезення» було створено 6 акціонерних товариств. Тут держава покриває близько 50 % збитків від пасажирських перевезень, інше за рахунок знижок за користування інфраструктурою і локомотивною тягою. В січні 2008 року урядом Казахстану була прийнята Інвестиційна програма Національної компанії «Казахстан темір жолы» на 2008 – 2012 р.р., відповідно до якої в найближчі п'ять років в розвиток залізничного транспорту Казахстану повинно бути інвестовано близько 7,4 млрд. дол. США. На жаль, в нашій країні на такі інвестиційні проекти залишається в найближчому майбутньому лише сподіватися.

Реформа залізничного транспорту в країнах Євросоюзу проходить в умовах загальної лібералізації і становлення ринкових механізмів. Тому створення прозорої і ефективної бізнес – моделі пасажирських перевезень стає сьогодні ключовим елементом реформи залізничного транспорту в Україні. Зміна структури управління пасажирськими перевезеннями приведе до досягнення максимальної ефективності функціонування системи, забезпеченню якісного задоволення попиту населення на перевезення з мінімальними витратами, скороченню багатоланковості управління.

УДК 656.078.8:658

### РОЛЬ ЛОГІСТИЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ В СИСТЕМІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Наумова О.Е., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Реформування залізничного транспорту в умовах становлення та розвитку ринкових відносин в Україні передбачає розробку комплексу заходів, що спрямовані на підвищення якості обслуговування споживачів транспортних послуг. Ця проблема є дуже актуальною за умов зростання обсягу перевезень і посилення конкуренції з боку інших видів транспорту, зокрема, автомобільного. Одним з напрямів вирішення даної проблеми є застосування на підприємствах залізничного транспорту логістичних технологій. Це обумовлено тим, що у своїй діяльності залізничні підприємства орієнтуються на кінцевого споживача, який не тільки формує попит на транспортні перевезення, а ще й вимагає забезпечення певного рівня якості обслуговування. Оскільки логістичний підхід передбачає найбільш

повне задоволення потреб і запитів споживачів транспортних послуг, роль логістичного сервісу при наданні транспортних послуг постійно зростає.

Застосування логістичних технологій на підприємствах Укрзалізниці необхідно проводити по трьом напрямам:

- 1) застосування нових видів і форм обслуговування споживачів;
- 2) збільшення масштабів логістичного обслуговування за рахунок виходу на нові транспортні ринки;
- 3) впровадження сучасних інформаційних технологій для обробки інформації та оптимізації роботи підрозділів залізничного транспорту.

Важливим фактором забезпечення якості логістичного сервісу є наявність механізму комплексної оцінки ефективності його результатів. При цьому оцінка повинна проводитися якісними та кількісними методами. Якісну оцінку отримують за результатами опитування споживачів на підставі розроблених анкет. При цьому розробці анкет передуює визначення переліку факторів, які є визначальними для споживачів транспортних послуг. Кількісну оцінку одержують шляхом розрахунку інтегрального показника якості логістичного обслуговування. За результатами проведеного контролю якості виявляють ступінь відхилення від запланованого рівня якості. При цьому слід визначити, які відхилення спричинені випадковими факторами, а які носять постійний характер, і залежно від цього прийняти рішення про внесення коректив у логістичну систему обслуговування.

Підвищення ефективності логістичного сервісу потребує розробки заходів, що спрямовані на запобігання причин зниження якості логістичного обслуговування. Серед таких заходів є постійне підвищення кваліфікації працівників, удосконалення механізму їх мотивації щодо підвищення якості обслуговування споживачів, впровадження комплексної системи контролю якості обслуговування та ін.

Крім того, якість логістичного обслуговування у значній мірі залежить від того, наскільки ефективно побудована система взаємовідносин з клієнтом. Для підвищення ефективності роботи такої системи доцільно широко застосувати можливості сучасних інформаційних технологій у цій галузі (зокрема, CRM-систем).

Таким чином, підвищення ефективності логістичного обслуговування споживачів є запорукою підвищення ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту у цілому, і, як наслідок, зміцнення їх конкурентних позицій на ринку транспортних послуг.