

ОСОБЕННОСТИ ЛОГИСТИКИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

О.А. Ходоскина

Белорусский национальный технический университет.

На сегодняшний день общая экономическая ситуация как в мировом сообществе, так и относительно Республики Беларусь характеризуется снижением реального уровня доходов населения. Этот показатель непосредственно связан с деятельностью транспортных предприятий и соответственно отражается на объемах пассажирских перевозок, осуществляемых различными видами транспорта. В Республике Беларусь на современном этапе присутствует достаточное развитие маршрутно-транспортной сети пассажирских перевозок. Причем существующая транспортная система досталась в наследство от времен, когда перевозки пассажиров носили массовый характер, поэтому строилась она с учетом взаимодействия частных видов транспорта (актуальных для конкретного региона).

Однако на определенном этапе развития, в частности в период перестроечных преобразований и реформ при разделении маршрутной сети единой транспортной системы, она не состоялась как единый транспортно-логистический комплекс государства, деятельность которого направлена на оказание полного комплекса транспортных услуг пассажиру с учетом необходимости его удобного перемещения в крупных транспортных центрах между терминалами различных видов транспорта.

Как результат – современная транспортная система страны не работает в том режиме, который бы соответствовал необходимому уровню комфортности поездки пассажира и международному уровню оказания транспортной услуги. Наверное поэтому, сегодня все виды транспорта работают в собственных режимах и, соответственно, в собственных интересах. А это лишает потенциального пассажира возможности выбрать наиболее приемлемый для себя вариант поездки (как по ценовому уровню, так и по уровню комфортности, перечня оказываемых при этом услуг).

В результате возникают определенные неудобства для пассажира и, как следствие этого, – дополнительные издержки для транспорта:

– для пассажиров это выражается в первую очередь в явном неудобстве или даже отсутствии комплексных транспортных услуг.

Например, при необходимости пассажира попасть в ограниченный промежуток времени от одного транспортного терминала (железнодорожный или авто вокзал) до другого (аэропорт) путешествуя с багажом и малолетними детьми. Есть два пути – либо воспользоваться услугами перегруженного общественного транспорта столицы, что далеко от требований удобства и комфорта, либо воспользоваться услугами такси, что не дешево;

– для транспортного предприятия такие неудобства пассажиров зачастую выражаются в падении пассажиропотока за счет появления нелегального извоза внутри государства (что особенно актуально для автомобильных пассажирских перевозок);

- повышения конкурентоспособности перевозчиков других государств (все чаще пассажирами отдается предпочтение путешествию пассажирскими поездами других государств с применением местных тарифов при существующей возможности беспересадочной поездки транспортом Республики Беларусь за границей) и, как следствие, происходит падение доходов каждым видом транспорта.

При этом общие издержки предприятий транспортного комплекса увеличиваются. Таким образом, недостатки и недоработки существующей системы организации пассажирских перевозок можно свести к следующим пунктам:

– отсутствие логистики пассажирских перевозок;

– устаревшее отношение к сегментированию рынка пассажирских перевозок между различными видами транспорта.

Принятая и широко применяемая сегодня в стране сегментация пассажирских перевозок, включающая прямое, местное и пригородное сообщения не отвечает стандартам, диктуемым перевозчиками других европейских государств. При этом отсутствуют четкие стандарты и требования к подвижному составу, системе организации перевозок по движущим операциям (по скорости движения, наличию автостоянок, времени отправления и прибытия с начальных и конечных пунктов и периодичности движения поездов и автобусов – движутся они днем или ночью).

Такой подход к организации пассажирских перевозок сегодня приносит реальный ущерб транспортным предприятиям всех видов транспорта и препятствует поддержанию высокого уровня конку-

ренции по видам транспорта внутри государства и конкурентоспособности по отношению к перевозчикам других государств.

Таким образом, отсутствие практической реализации логистического подхода при осуществлении перевозок пассажиров различными видами транспорта приводит к следующему:

- высокая убыточность пассажирских перевозок и покрытие убытков за счет дотирования, грузовых перевозок или осуществления других видов деятельности транспортными предприятиями;

- низкое качество услуг на всех этапах пассажирских перевозок, характеризующееся большой продолжительностью поездки на средние расстояния (до 300 км),

- несогласованностью графиков по основным пунктам посадки и основным пассажиро-образующим пунктам;

- ослабление технологической и финансовой устойчивости предприятий транспорта, что зачастую выражается в недостатке соответствующего международным стандартам подвижного состава,

- ненадлежащем техническом состоянии инфраструктуры, недостаточном уровне предоставляемой пассажиру транспортной услуги;

- низкий уровень конкурентоспособности транспортных предприятий по сравнению с перевозчиками иностранных государств по сектору пассажирских перевозок.

В результате применения такого подхода пассажирские перевозки на всех видах транспорта приобрели характер «хронической убыточности». Чтобы пассажирские перевозки перестали быть убыточными, администрации транспортных предприятий пытаются активно поднимать тарифы, не меняя при этом сущности организационно-технологического процесса, где логистика пассажирских перевозок может оказать решающее влияние. При этом в общей системе пассажирских перевозок сложились две глобальные проблемы:

- выполнение перевозок при низких тарифах с низким уровнем окупаемости (40-60%) с низким качеством транспортного обслуживания и в старом подвижном составе (что особенно актуально для железнодорожных пассажирских перевозок);

- при значимом повышении тарифов отмечается резкое падение объемов перевозок пассажиров и активизация конкурентов на рынке пассажирских перевозок Республики Беларусь (в частности, при

повышении тарифов на железнодорожном транспорте пассажиропоток частично переходит на автомобильный, а при международных перевозках на дальние расстояния – и на авиатранспорт, и наоборот).

Таким образом, развитие пассажирских перевозок в Республике Беларусь должно опираться на внедрение логистики в пассажирские перевозки в соответствии с новыми принципами, имеющими место на международном рынке пассажирских транспортных услуг. В основе развития логистики пассажирских перевозок должны быть использованы новые принципы, базирующиеся на экономических условиях и результатах – как фактических, так и потенциальных. В частности, особенно актуальным является вопрос пригородных перевозок, которые давно уже не являются только «рабочими». Здесь требуется особенный логистический подход при их выполнении – в зависимости от целевой направленности этих поездок: учебные, рабочие, культурно-бытовые, праздничные.

Отдельным логистическим элементом в секторе таких перевозок становится составляющая социального стандарта региона, в которой предусмотрены жестко регламентируемые нормативы транспортного обслуживания населения с точки зрения социальной обеспеченности, уровня транспортной доступности, возможности участия нескольких видов транспорта в логистической цепи пассажирских перевозок.

В связи с вышеизложенным основные направления развития логистики пассажирских перевозок для Республики Беларусь должны предусматривать:

- высокий уровень интеграции сервисных услуг в пассажирских перевозках для выполнения одним или несколькими видами транспорта;

- учет интересов пассажира в формате складывающегося тарифа и соответствие условию «цена – качество» транспортных услуг на различных видах транспорта;

- развитие транспортной деятельности предприятий, связанной с перевозками пассажиров, должно максимально вписываться в логистические схемы пассажирских перевозок, а не наоборот – адаптировать новые логистические условия в действующие технологии и схемы выполнения пассажирских перевозок.

Таким образом, отсутствие логистики пассажирских перевозок по всем видам транспорта Республики Беларусь и между ними приводит к снижению качества транспортного обслуживания пассажиров, высоким издержкам и неудовлетворенности населения, что в конечном итоге приводит к снижению объемов перевозок пассажиров и усилению иностранных конкурентов национальных перевозчиков.

Также имеет место отсутствие конкретных международных требований и стандартов к подвижному составу для пассажирских перевозок по всем видам транспорта, транспортной инфраструктуре, устройствам сервиса, что в целом нарушает основы логистического подхода по использованию современных принципов выполнения перевозки пассажиров различными видами транспорта в границах национальной территории Республики Беларусь.

Развитие транспортной логистики пассажирских перевозок должно обеспечить их рост по всем видам перевозок пассажиров сделав их более доступными и удобными, а значит, и более привлекательными для населения, что может сделать пассажирские перевозки не только окупаемыми, но и высоко рентабельными. А это в свою очередь обеспечит их привлекательность и для инвестирования.

УДК 656

ПРОЦЕССНЫЙ И ОБЪЕКТНЫЙ ПОДХОДЫ К МОДЕЛИРОВАНИЮ ЦЕПИ ПОСТАВОК

М.Г. Карасева, А.В. Панфёрова, Е.Д.Горопека
Белорусский национальный технический университет.

Внешняя среда, в которой осуществляются логистические операции, постоянно претерпевает изменения под воздействием изменения рынка и условий конкуренции. Для того чтобы своевременно и адекватно реагировать на эти изменения, любой компании нужна методология систематического планирования, проектирования и реинжиниринга логистической системы, позволяющая учитывать сложившиеся обстоятельства и оценивать возможные альтернативы ее развития. В проектной логистике глобального формата активно