

УДК 656.13:658

**ЛОГІСТИЧНИЙ АНАЛІЗ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ МІСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ**

*Чаплінський В.С., к.т.н., доц., Король С.О., к.т.н., доц., Мороз О.В., асистент  
Кременчуцький державний політехнічний університет  
імені Михайла Остроградського  
39614, Полтавська обл., м. Кременчук, вул. Першотравнева, 20  
E-mail: [tt@polytech.poltava.ua](mailto:tt@polytech.poltava.ua)*

Проанализированы основные аспекты логистики пассажирских перевозок. Исследованы приоритеты предприятий, изменение которых определяют и стимулируют развитие и повышение значения логистики перевозок пассажиров городским транспортом.

**Ключевые слова:** перевозки пассажиров, методы логистики, интеграция логистических структур.

The basic aspects logistic of passenger transportations are analysed. The priorities of the enterprises are investigated, which change define and stimulate development and increase of meaning logistic of transportations of the passengers by urban transport.

**Key words:** transportations of the passengers, methods logistic, integration logistic of structures.

**Вступ.** Кризові явища в економіці України у період переходу до ринку обумовили зниження ефективності та якості пасажирських перевезень [1].

**Аналіз попередніх досліджень.** Статистичні дані [2] свідчать, що в цілому в Україні спостерігається позитивна динаміка перевезення пасажирів (табл. 1).

**Таблиця 1 – Динаміка пасажирських перевезень**

Види транспорту, млн. пас.	Роки							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Всі види транспорту	7749	7911	7780	7657	7711	7711	7997	8200
Автомобільний	2403	2502	2557	2722	3069	3297	3720	3837
Тролейбусний	2718	2735	2582	2322	2141	1921	1849	1903
Трамвайний	1451	1457	1381	1334	1196	1132	1112	1111
Метрополітен	668	724	754	793	831	873	848	887

Із приведеної таблиці видно, що має місце зниження обсягів перевезень пасажирів трамваями та троллейбусами, що є негативною тенденцією. Найбільш екологічні види транспорту не розвиваються належним чином. Застарілий рухомий склад трамваїв і троллейбусів, недостатній розвиток потужностей з виробництва рухомого складу, недостатня координація розвитку різних видів пасажирського транспорту у великих містах призводить до відповідних диспропорцій і зниження якості та ефективності перевезень.

Зросли обсяги перевезень пасажирів по місту Києву з 361,2 млн. пас. у 1998 р. до 486 млн. пас. у 2005 р. Динаміка обсягів перевезень пасажирів різними видами транспорту в м. Києві надана в табл. 2, з якої видно, що має місце тенденція зниження обсягів перевезень пасажирів у м. Києві трамваями. Це явище викликано з одного боку застарілим рухомим складом, а з іншого – ліквідацією значної кількості трамвайних маршрутів та заміною їх автобусними і маршрутними таксі. За екологічними критеріями це явище має негативний характер.

**Таблиця 2 – Динаміка обсягів перевезень пасажирів в м. Києві**

Види транспорту, млн. пас.	Роки							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Автомобільний	361,2	464,4	402,7	448,6	474,3	407,2	478,5	486
Тролейбусний	261	309	907	261	309	300	287	284
Трамвайний	227	246	265	270	210	209	193	175
Метрополітен	434	479	506	544	572	598	559	585

Кількість поїздок у розрахунку на одну особу наявного населення у розрахунку на рік представлена у табл. 3.

Зросла кількість поїздок громадян і по м. Києву з 179 одиниць у 1999 р. до 195 у 2005р.

**Мета роботи.** Проаналізувати основні напрями вдосконалення пасажирських перевезень.

**Матеріал і результати дослідження.** Згідно з визначенням економічної енциклопедії під логістикою слід розуміти галузь економічної науки, яка вивчає теорію оптимального управління матеріаль-

ними, інформаційними та фінансовими потоками в економічних адаптивних системах із синергичними зв'язками. Логістика є новим напрямом у науці, який включає теорію та практику управління матеріальними інформаційними потоками, тобто розглядом у комплексі питань, пов'язаних із процесами обігу сировини, матеріалів, комплектуючих виробів, напівфабрикатів, запасних частин, готової продукції, їх доставки від постачальника до заводу-виробника і від заводу-виробника до кінцевого споживача відповідно до його вимог та інтересів [3].

**Таблиця 3 – Середньорічна кількість поїздок у розрахунку на одну особу населення**

Види транспорту, одиниць	Роки							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Автомобільний	48	50	53	56	64	69	79	82
Тролейбусний	148	150	142	132	115	104	104	107
Трамвайний	106	108	103	102	88	84	85	85
Метрополітен	127	139	145	154	161	169	164	187

Формування загального визначення поняття «логістика» відбувалося у взаємозв'язку з теоретичними проблемами, що виникали з часом, інтегруючись у системоохоплюючий механізм. Оскільки логістика – це отримання необхідних товарів або послуг у потрібному місці, в потрібний час, за базових умов та отримання підприємством найбільшого доходу, її можна трактувати як механізм досягнення компромісу (узгодження) між виконанням зобов'язань і необхідними для цього витратами, тобто споживач задоволений рівнем виконання його замовлень і витрати виробника (надання послуг) є для нього прийнятними. Слід брати до уваги, що сферою дослідження є диспозиційні, торговельні, транспортні процеси, процеси складування та пакування, виробничого планування і управління [4].

Існує три підходи до визначення поняття «логістика». Перший орієнтує на переміщення – дії, завдяки яким відбувається планування, управління, реалізація та контроль просторово-часової трансформації товарів і пов'язані з цим кількісні асортиментно-якісні зміни, маніпуляційні зміни та зміни в логістичному сервісі. Таке визначення реалізується за такою формулою системного аналізу: <Відповідний продукт (за якістю і кількістю)> → <У відповідному стані, з відповідною інформацією> → <У відповідному часі> → <У відповідному місці за мінімальних витрат>.

Інша версія цього поняття викладена Американською радою з логістики визначається так: логістика – процес планування, реалізації та контролю за ефективним і економічним переміщенням і складуванням сировини, напівфабрикатів і готових виробів та пов'язаної з цим інформації з пункту надходження до пункту споживання відповідно до вимог клієнта.

Аналогічне визначення має логістика, прийнята Європейською логістичною асоціацією. Логістика – поняття, що охоплює організацію, планування, кон-

троль і реалізацію переміщення товарів від їх походження через виробництво і дистрибуцію до кінцевого споживача з метою задоволення вимог ринку за мінімальних витрат і мінімальних капіталовкладень.

Другий підхід передбачає орієнтацію на цикл споживання виробу або виконання послуг. Логістика при цьому підході – допоміжне управління плануванням, контролем і регулюванням, яке в період споживання продукту гарантує ефективне використання засобів і адекватне ефективності логістичних елементів під час усіх фаз періоду споживання (ініціювання, планування, реалізації, експлуатації та ліквідації).

Третій підхід орієнтує на послуги, логістика при цьому підході – це процес координації нематеріальних дій, до яких слід вдатися для ефективного надання послуг щодо витрат і згідно з витратами клієнта.

Складовими процесу трансформації концепції логістики є:

1. Мислення, зорієнтоване на вартість і корисність результату діяльності, яке передбачає створення додаткових корисностей (вартості місця, часу, інформації про товар та послуги).

2. Мислення системними категоріями, які ґрунтуються на взаємозалежності засобів і процесів.

3. Мислення категоріями загальних або повних витрат (витрат на оформлення замовлення, транспортування, пакування, управління запасами та складських витрат), витрат закупівлі і обслуговування споживача. Структуризація повних витрат обумовлена можливістю генерації конфліктів витрат конфліктами цілей.

4. Мислення категоріями обслуговування (цикл замовлення, надійність, якість та еластичність виконання замовлення).

5. Мислення категоріями ефективності.

Дана структуризація має два аспекти реалізації: функціональний та інструментальний.

Функціональний аспект характеризує формування та реалізацію множини функцій логістики заданого об'єкту та процесів діяльності.

Інструментальний аспект передбачає формування та реалізацію інструментальних (методичних) засобів досягнення заданих цілей та ефективного виконання логістичних функцій.

Інтеграція логістичних структурних має динамічний характер, який посилює здатність адаптації підприємств до змін соціально-економічного середовища та до економічних, технічних і технологічних умов господарювання. Активний інтеграційний аспект логістики виявляється в координації, яка проникає в основні класичні сфери діяльності підприємств, організацій та установ і в процес господарювання загалом, згладжуючи поєднання логістичних функцій та дій з іншими функціями підприємств, а також конфлікти і тенденції у сфері логістично-маркетингових цілей і компонентів у ринковому укладі загалом.

Основними чинниками, які зумовлюють і стимулюють розвиток і зростання значення логістики є така зміна пріоритетів у підприємстві:

1. Об'єкти виробництва менеджменту – традиційні управлінські акценти на виробничих процесах із їх поділом на основні та допоміжні не відповідають сучасним вимогам функціонування цільових ринків і тільки їх інтегрований розгляд як об'єкта управління (матеріального потоку) гарантує підприємству повну економічну стабільність та задовільні фінансові результати.

2. Найважливіші резерви економічності – зменшення «недоступності» резервів у безпосередньому виготовленні, оскільки в цій сфері найбільшою мірою впроваджувалися досягнення науково-технічного прогресу, в пріоритетному порядку здійснювалися механізація та автоматизація виробництва.

3. Актуальність спеціалізації – управління темпів поглиблення спеціалізації в процесах безпосереднього виробництва через досягнення оптимального її рівня.

4. Досягнення ефекту масштабу – внаслідок трансформації вимог споживача щодо індивідуалізації товарів та послуг, диференціації потреб і пріоритетності забезпечення широкого асортименту та номенклатури, масовість виробництва зсувається зі стадії кінцевого складування на стадію виготовлення складових частин виробу і, таким чином, реалізується ефект масштабу в кінцевій продукції.

5. Критичний ресурс – традиційне розуміння критичності ресурсів виробництва передбачало формування достатніх запасів (матеріалів, сировини,

комплектуючих виробів, виробничих потужностей, трудових та фінансових ресурсів і т. ін.). За сучасного інформаційного простору, суцільної інформатизації та комп'ютеризації економічних процесів, розвинутої транспортної мережі, достатньої ринкової інфраструктури та насиченості цільових ринків повноцінним замінником дорогих запасів стає інформація – значно дешевший критичний ресурс, що зумовлює зміну пріоритетів.

6. Інформаційна система – поглиблена спеціалізація, глобалізація та інтернаціоналізація виробництва та послуг потребують різкого зростання інформаційного забезпечення, інтегрованого інформаційного зв'язку, орієнтації на ринкові регулятори, тобто формування інтегрованих (відкритих) інформаційних систем.

7. Філософія підприємства – в умовах жорсткої конкуренції все більше великих підприємств, транснаціональних компаній сповідають нову філософію формування економічного потенціалу, який забезпечує отримання значного прибутку у майбутньому.

8. Структура ефекту – на відміну від традиційних підходів, що передбачали отримання додаткового ефекту на власному підприємстві за рахунок реалізації певних заходів, перспективне мислення вбачає майбутнє в досягненні синергійного ефекту, який може реалізуватись у формі системного супутнього або мультиплікативного ефекту.

9. Інтеграція господарських процесів і процесів прийняття рішень щодо використання синергійних зв'язків з метою створення синергійного потенціалу (зменшення повних витрат, підвищення рівня обслуговування, приріст додаткової вартості і т. ін.).

**Висновки.** Встановлені напрями вдосконалення пасажирських перевезень свідчать про, що зміна пріоритетів у підприємстві зумовлюють і стимулюють розвиток і зростання значення логістики перевезення пасажирів міським транспортом.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Левковець П.Р., Товкун Д.Л. Управління перевезеннями вантажів і логістика. – Київ: НТУ, 2002. – 144 с.
2. Україна в цифрах у 2005 році. –К.: Державний комітет статистики України, 2005. – 214 с.
3. Смахов А.А. Основи транспортної логістики. – М: Транспорт, 1995. – 197 с.
4. Гаджинський А.М. Основы логистики. – Москва, 1996. – 121 с.

Стаття надійшла 1.11.2007.  
Рекомендовано до друку к.т.н., доц.  
Морозом М.М.