

СЕРВІС НА ТРАНСПОРТІ ЯК ОДНА ІЗ СКЛАДОВИХ СУЧАСНОГО ЛОГІСТИЧНОГО ПРОЦЕСУ

TRANSPORT SERVICE AS ONE OF THE COMPONENTS OF THE MODERN LOGISTICS PROCESS

Т.О. Нестеренко, Л.І. Хлебопашнікова, канд. техн. наук Д.В. Арсененко
 Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

T.O. Nesterenko, L.I. Khlebopashnikova, D.V. Arsenenko PhD (Tech.)¹
 Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Аналізуючи загальну тенденцію за останні роки можна виявити декілька основних ключових закономірностей які описують загальний процес вантажоутворення. Загальний обсяг вантажів що перевозяться на теренах нашої країни має неспинну динаміку до скорочення протягом останніх 10ти років, проте серед загальної характеристики такого процесу виділяється нерівномірність перерозподілення обсягів перевезення новоутворених умовах.

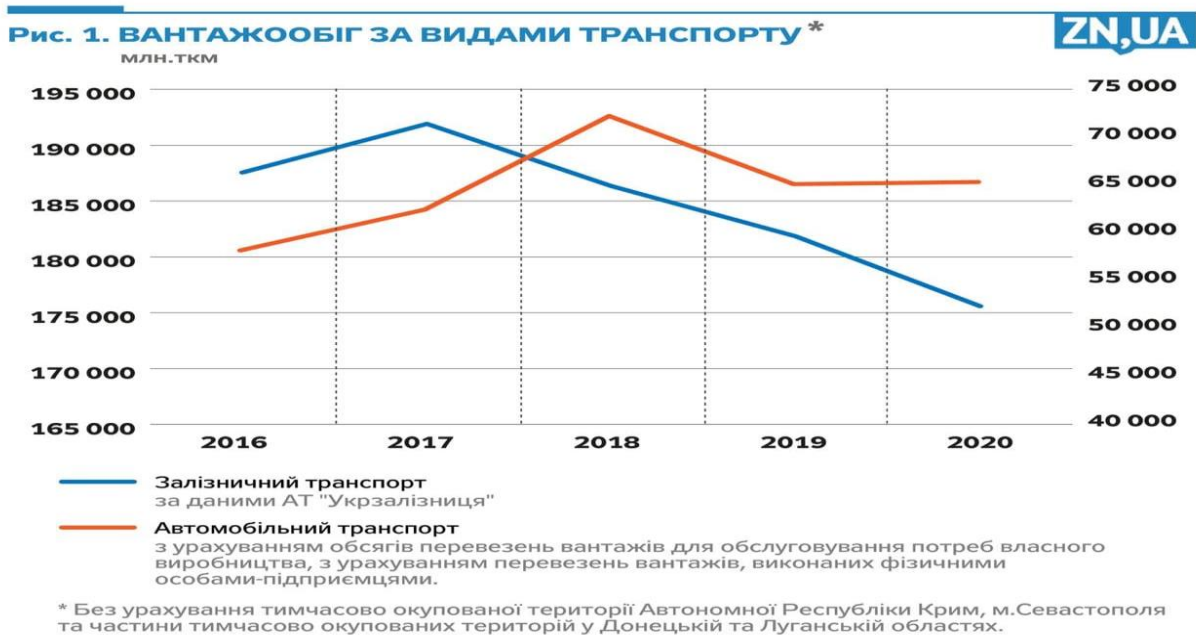


Рис.1 Порівняльна динаміка перевезень залізничним та автомобільним транспортом в період із 2016-2020 роки.

Звичайно можна виправдати таку ситуацію на залізничному транспорті певною низкою об'єктивних факторів як-то скорочення транзитного вагонопотоку зважаючи на зовнішньо політичну ситуацію, втрата одного із ключових навантажувальних регіонів з тих же причин, інфраструктурна

складова, проте ми хочемо наголосити увагу на виділення проблеми сервісу на залізничному транспорті на яку ми як галузь маємо і вплив і ресурси.

Розглянемо елементарний та нажаль типовий приклад на станції Харків сортувальний яка знаходиться безпосередньо в харківському залізничному вузлі тому їй причетні всі управлінські ознаки. В 2020му році аграрний сектор видавав досить пристойні показники у виробничому розумінні тому вимагав від нас адекватної реакції як від основного перевізника. Одним із пікових періодів в секторі є кінець лютого початок березня який характеризується не тільки масовим навантаженням а і вивантаженням мінеральних добрив і ПММ і вивантаження саме азотної групи мінеральних добрив потребує якісної транспортної послуги тому що саме в цей період їх треба вносити в озиму пшеницю.

Описана ситуація має сталий та щорічний характер проте через відсутність надання якісної сервісної складової ми отримуємо цілу низку причин які пояснюють інфографіку наведену на рисунку (1):

- Вантажоодержувач не зважаючи на місце розташування складу не має можливості прогнозувати час прибуття добрив що формує черги із автомобілів на підприємстві та в більшості випадків змушує виконувати зайві навантажувально-розвантажувальні операції на складі;

- Аграрій як кінцевий споживач повинен чекати інформацію від нашого вантажоодержувача від якої в значній мірі залежить кінцевий результат, адже термін внесення добрива має свої рамки;

- Залізничники не мають змоги формувати забезпечення вагонами інших клієнтів в межах своєї компетенції і це в умовах дефіциту вагонного парку.

Підсумовуючи вищенаведене учасники цього перевізного циклу як вантажоодержувач так і кінцевий споживач вклали досить пристойні кошти а на виході мають не мають можливості формувати подальшу роботу в той самий час звичайний застосунок такси Bolt за умовні 100грн надають сервіс на дві голови вище.

[1] Кібернетика та управління. Джерела праць Р. Вінера . [Електронний ресурс] // Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Інформація#cite_note-1

[2] Курс дисципліни логістика. Визначення . [Електронний ресурс] // Режим доступу: <https://studfile.net/preview/9647940/page:11/> [3] ПРОЄКТ ПОЛОЖЕННЯ ПРО ФІЛІЮ «ОПЕРАТОР ПРИПОРТОВИХ СТАНЦІЙ» АКЦІОНЕРНОГО ТОВАРИСТВА «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ». [Телеграма СКЕДО] // Режим доступу: Із Києва СКЕДО НЗ-1, М, ДН регіональних філій АТ «Укрзалізниця» ЦМ, ЦРБ.

[4] Lomotko D.V., Kovalev A.O., Kovaleva O.V. Formation of the fuzzy support system for decision-making on the merchantability of rolling stock in its allocation [Electronic resource] / Eastern European Journal of Enterprise Technologies. - 2015 - Т. 6. - No. 3 (78). - P. 11-17. - Access mode: <http://dx.doi.org/10.15587/1729-4061.2015.54496>.

[5] Ван Хорн Дж. Основы управления финансами. – М.: Финансы и статистика, 1996.