

ЕФЕКТИВНІСТЬ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ

В умовах реформування потрібно таке управління парками універсальних вагонів, яке дозволить брати в оренду вагони вітчизняних приватних операторів для оптимізації процесу перевезень. Відповідність поставленої мети управлінських компаній та Українського транспортно-логістичного центру можуть принести позитивні результати співпраці цих підприємств.

Ключові слова: вантажні перевезення, компанія-оператор, логістичний центр, приватні вантажні вагони, управлінська компанія.

В условиях реформирования необходимо такое управление парками универсальных вагонов, которое позволит брать в аренду вагоны отечественных частных операторов для оптимизации процесса перевозок. Соответствие поставленных задач управленческих компаний и транспортно-логистического центра могут принести позитивные результаты сотрудничества этих предприятий.

Ключевые слова: грузовые перевозки, компания-оператор, логистический центр, частные грузовые вагоны, управленческая компания.

Interms of reforming the management of parkss should be a universal car that will allow car to rent domestic private operator to optimize the traffic. Compliance with the tasks of management companies and the transport and logistics center can bring positive results of cooperation between these companies.

Keywords: freight, operating company, logistics center, private freight cars, the management company.

Постановка проблеми. В Україні триває реформування залізничного транспорту, метою якої є створення умов для підвищення ефективності функціонування й прискорення розвитку галузі та задоволення зростаючих потреб національної економіки й населення в перевезеннях, покращення якості транспортних послуг та зменшення транспортної складової в ціні продукції.

Реформування залізничного транспорту в країнах, де економіка працює в умовах сучасного ринку, є процесом необхідним, оскільки держава не в змозі більше фінансувати галузь в повному обсязі.

Реформування системи залізничного транспорту сьогодні є об'єктивною необхідністю. Воно є першим кроком на шляху інституційної адаптації залізничного транспорту України до стандартів ЄС, а також застосування прозорих ринкових механізмів для надання можливості приватним компаніям вийти на ринок залізничних перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Останні 10 років ведеться робота за вказаним вище напрямком, але підхід до розв'язання цього питання постійно змінювався. Основними розробниками цієї проблеми були: Кірпа Г. М., Козак В. В., Федюшин Ю. М., Лашко А. Д., Сіраков В. І., Цвєтов Ю. М., Макаренко М. В., Дикань В. Л., Сич Є. М., Бараш Ю. С.,

Пащенко Ю. Є., Дейнека О. Г., Скалозуб В. В., Ейтутіс Г. Д., Гненний М. В., Гненний О. М., Гречко А. В., Кондратюк М. В.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. На цьому етапі слід розв'язати багато питань з підвищення ефективності функціонування окремих господарств у межах існуючого законодавства для їх безболісного переходу до роботи в умовах сучасного ринку. Це, насамперед, стосується найбільш прибуткових вантажних перевезень, підприємства яких будуть діяти на засадах конкурентної боротьби з приватними вітчизняними та закордонними компаніями-операторами.

Мета статті. Метою статті є розробка теоретико-методологічних положень щодо підвищення ефективності вантажних перевезень в умовах реформування залізничної галузі, створення конкурентного середовища, що має відповідати світовим стандартам та вимогам сьогодення.

Виклад основного матеріалу. Відповідно до європейських директив, доступ до використання інфраструктури має будь-який перевізник. Перевізник, у свою чергу, має право надати вантажовласнику вагони для перевезення, які можуть перебувати як у його власності, так і бути орендованими. Таким чином, безпосередньо вантажовласник не має комерційних відносин з власником інфраструктури та не переймається питанням наявності рухомого складу. Залізничний перевізник бере на себе зобов'язання щодо вирішення всіх необхідних питань і виставляє вантажовласнику ціну на перевезення. В Україні ж, враховуючи монопольне положення Укрзалізниці, маємо децю іншу ситуацію.

На нашу думку, доцільно, щоб керівні вантажні компанії об'єднали в собі управління усіма ланками технологічного процесу, що дозволить: оперативно впливати на оптимізацію обігу вантажного вагону; скоротити термін доставки вантажів до підприємств-одержувачів; зменшити витрати на перевезення вантажів; встановити більш обґрунтовані тарифи на перевезення вантажів; впровадити нові удосконалені технологічні процеси перевезення вантажів; надати підприємствам-відправникам вантажів та компаніям-операторам більшу гаму послуг та підвищену якість перевезень вантажів та утримання рухомого складу.

Крім того, з різною періодичністю вантажні вагони повинні направлятися у вагонні депо для проведення деповського ремонту, а у депо та заводи для проведення капітальних та капітального ремонту з подовження терміну служби. Для цього управлінські компанії можуть включати в свою організаційну структуру на правах власності окремі пункти підготовки вагонів до перевезень, вагоноремонтні депо, інші структурні підрозділи вагонного господарства та деякі вагоноремонтні підприємства на різних умовах[1].

Організаційна структура управлінської компанії є типовою бюрократичною структурою двівійного типу, яка передбачає наявність центрального офісу, окремих центрів організації вантажних робіт, що

розташовані в регіонах України, та технічної бази для ремонту власних і орендованих вагонів. Для обслуговування вантажних районів на окремих станціях організуються базові дільниці. Додатково за договорами з АТ «Укрзалізниця» управлінська компанія виконує поточний ремонт рухомого складу на пунктах технічного огляду вантажних вагонів та пунктах поточного ремонту вагонів з відчепленням від поїздів. Таким чином, організаційна структура вантажної компанії одночасно об'єднує функції двох існуючих головних управлінь – Комерційного управління та Управління вагонного господарства.

З метою одержання прибутку від діяльності, пов'язаної з організацією залізничних вантажних перевезень усіма видами сполучення, наказом Державної адміністрації залізничного транспорту України № 563-Ц від 14.10.2011 року затверджено Положення про Український транспортно-логістичний центр [2], який є державним підприємством і діє як державне комерційне підприємство, що засновано на державній власності, входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України і підпорядковане Укрзалізниці.

Якщо припустити, що Український транспортно-логістичний центр зможе охопити всі заявлені напрямки діяльності, маючи філії у різних куточках України, і який, згідно із його Статутом, буде виступати однією юридичною особою, то в даному випадку не будуть виконуватися вимоги антимонопольного законодавства, а також Програми економічних реформ України на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» [3], яка передбачає розвиток конкурентного середовища на ринку послуг залізничного транспорту. Вважаємо, що в даному випадку лише конкуренція між УТЛЦ та управлінськими компаніями зможе принести позитивні результати.

До того ж потрібно враховувати вимоги Європейського Союзу щодо реформування залізничної галузі. Основою для організації залізничного ринку в Європейському співтоваристві була Директива Ради № 91/440/ЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства [4]. Директива наказує державам-членам ЄС розглядати залізниці як будь-яку іншу компанію, що діє на ринку, та зробити їх незалежними від органів державної влади. Більш важливими, однак, були положення, за якими залізнична інфраструктура мала бути у майбутньому відкрита для всіх, хто, виконавши відповідні вимоги, захоче надавати транспортні послуги.

Потрібно таке управління парками універсальних вагонів, яке дозволить брати в оренду вагони вітчизняних приватних операторів для оптимізації процесу перевезень. Це необхідно для скорочення терміну обігу приватних вагонів, зменшення кількості робочого парку на мережі залізниць, зниження витрат на їх утримання та збільшення інвестицій на розвиток інфраструктури залізниць.

Для реалізації конкурентного середовища на ринку залізничних послуг запропоновано створити відкриті акціонерні товариства, які будуть

функціонувати разом з приватними компаніями-операторами, підприємствами з ремонту інфраструктури та рухомого складу. У галузі вантажних перевезень це: ВАТ «Укрспецвагон»; ВАТ «Укррефтранс»; ВАТ «Ліски»; ВАТ «Укрвагон».

На замовлення Укрзалізниці закордонна компанія АТКЕРНЕУ виконала науково-дослідну роботу «Розробка цільової моделі ринку залізничних послуг України» [5], в якій багато уваги приділяється управлінню парками вантажних вагонів та організації державних залізничних операторів.

В цій роботі «...реформа вантажних перевезень залізничним транспортом спрямована на вирішення ключових проблем, до яких віднесені: дефіцит активів залізничного транспорту в сфері здійснення вантажних перевезень, у першу чергу, рухомого складу, у тому числі, тягового; переключення економічних умов господарювання через наявність перехресного субсидування між видами діяльності Укрзалізниці, у рамках якого прибуток від вантажних перевезень направляється на фінансування збитків від операційної діяльності інших видів перевезень, а не на фінансування розвитку вантажних перевезень.

Ефективність розглянутих моделей оцінюється на основі їхньої можливості досягнення ключових цілей реформування. Основними цілями реформи вантажних перевезень є: забезпечення вивозу продукції в повному обсязі, у тому числі за рахунок залучення капіталу; надання якісних послуг у вантажних перевезеннях для підвищення привабливості й конкурентоспроможності залізничного транспорту; мінімізація зростання транспортних витрат для відправників вантажу в тому числі за рахунок підвищення операційної ефективності; забезпечення умов для безпечного й стійкого технологічного розвитку вантажних перевезень залізничним транспортом в Україні».

Далі автори пропонують: «...Для досягнення зазначених цілей цільова модель ринку вантажних перевезень повинна мати такі характеристики: збереження інтеграції управління інфраструктурою й локомотивами в умовах високої завантаженості інфраструктури; виділення інвентарного парку в ДЗП (Дочірні залежні підприємства) в найкоротший термін для рішення проблеми взаємодії на просторі 1520; збереження єдиного центра управління парком, тягою й інфраструктурою в рамках Укрзалізниці. Для цього доцільно створення єдиного центра координації перевезень у рамках Укрзалізниці (єдиного транспортно-логістичного центра – ТЛЦ) із передачею в управління цього центра універсального парку дочірніх компаній Укрзалізниці; єдність плати за використання вагонів неінвентарного парку для всіх власників рухомого складу, парк яких передається в управління центра (по типах вагонів); відсутність допуску приватного капіталу в управління локомотивами на мережі залізниць; обмеження допуску приватного капіталу в управління універсальним парком вагонів».

Необхідними умовами для реалізації цільової моделі ринку є: законодавче закріплення й моніторинг реалізації обмежень керування універсальним рухомим складом для приватних операторів; індексація тарифу на рівень не нижче 27-28% для реалізації необхідного обсягу інвестицій; ініціація перегляду умов діючих Міжнародних Угод на рівні країн простору 1520, що регулюють експлуатацію інвентарних вантажних вагонів; розробка тарифної політики й принципів визначення плати за використання інфраструктури й локомотивів Укрзалізниці під час перевезення у власному парку на умовах маршрутного відправлення».

Слід зазначити, що компанія АТКЕРНЕУ вже багато років працює на транспортному ринку і допомагає залізницям інших країн реформувати свою діяльність для виконання умов ЄС стосовно входження в єдиний транспортний простір Європи. Дискусійними, на наш погляд, слід вважати підтримку транспортно-логістичного центру України, який має такі функції, які регламентуються антимонопольним законодавством. Якщо транспортно-логістичний центр буде брати рухомий склад в оренду, то він мусить, за антимонопольним законодавством, бути поділений не менш, ніж на чотири частини, і, таким чином, втратить свій найбільший позитив – централізоване управління процесом вантажних перевезень.

Висновки. Проблема управління парками вантажних вагонів дуже актуальна, оскільки пов'язана з вантажними перевезеннями, які з усіх видів залізничної діяльності є дуже прибутковими. Укрзалізниця мусить вирішити проблему передачі вантажних перевезень у приватні руки з максимальною вигодою для себе. Потрібна така структура управління процесами перевезень, щоб після передачі частини інвентарного парку у іншу власність, Укрзалізниця не опинилася на межі банкрутства.

Це питання дебатують у Інтернет-виданнях. Наприклад, Олександр Рязанов висловлює занепокоєння групи підприємців стосовно розподілу парків вантажних вагонів між дочірніми залежними підприємствами (ДЗП), оскільки це привело до збільшення вартості перевезень [6].

На наш погляд, такі ДЗП в Україні необхідно організувати з метою підвищення ефективності вантажних перевезень, недопущення зменшення терміну обороту рухомого складу, що суттєво впливає на величину робочого парку вагонів та додатковий нерациональний розвиток потужностей залізничної галузі.

Відповідність поставленої мети управлінських компаній та Українського транспортно-логістичного центру можуть принести позитивні результати співпраці цих підприємств у сфері вантажних перевезень та забезпечити виконання української та європейських вимог щодо реформування транспортної галузі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бараш Ю. С., Марценюк Л. В. Удосконалення механізму управління вантажними залізничними перевезеннями [Текст] / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк, //

Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – Вип. 40. – С. 211-215.

2. *Наказ Державної адміністрації залізничного транспорту України №563-Ц від 14.10.2011 року про затвердження Положення про Український транспортно-логістичний центр.*

3. *Програма економічних реформ України на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава».*

4. *Директива Ради № 91/440/ЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства.*

5. *Науково-дослідна робота «Розробка цільової моделі ринку залізничних послуг України», виконана консалтинговою компанією «АТКЕРНЕУ».*

6. *«Укрзалізниця»: реформу поставили на «теньові» рельси? Електронний ресурс. – [Режим доступу]: <http://ugmk.it/art/13nfo/prin24913700.html>*