

ОСОБЛИВОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ОПЕРАТОРІВ РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З УРАХУВАННЯМ ФУНКЦІОНУВАННЯ МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЬНИЦЬ

О. М. Кириленко, к. е. н., доцент, Національний авіаційний університет, ons@ua.fm

У статті представлені результати дослідження проблем підвищення рівня експлуатаційної діяльності транспортного комплексу з урахуванням особливостей організації вантажних перевезень на малодіяльних дільницях залізниці. Обґрунтовано якісні структурні зрушення в обслуговуванні вантажовласників і вантажовідправників на дільницях зі спрощеним режимом експлуатації.

Ключові слова: вантажні перевезення, малодіяльні залізничні ділянки, вантажні вагони, власники вантажних вагонів, структурні зрушення на ринку вантажних перевезень.

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку ринкових відносин серйозні вимоги висуваються до транспортного комплексу, які полягають у підвищенні рівня його експлуатаційної діяльності. Як відомо, формування мережі залізниць в різних регіонах України проводилось переважно ще за часів функціонування адміністративно-планової економіки, в якій завдяки централізованому управлінню підтримувалась діяльність усіх дільниць залізничного транспорту.

З переходом до ринкових умов господарювання виявилось, що далеко не всі залізничні дільниці є рентабельними а, отже, постало питання про доцільність їх подальшої експлуатації. Дана проблема не має однозначного вирішення, оскільки орієнтація виключно на економічні показники ставить під загрозу саму можливість пов'язати між собою певні населені пункти транспортними шляхами. Саме тому аналіз сучасного стану малодіяльних дільниць та вирішення доцільності їх подальшого функціонування потрібно проводити з урахуванням особливостей економічного розвитку окремих географічних районів та специфіки діяльності операторів рухомого складу залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У роботах таких вітчизняних авторів як І. М. Аксьонов, Д. Г. Ейтутіс, М. М. Чеховська розглядаються питання управління економікою експлуатаційної роботи залізниць України та побудови стратегії підвищення якості транспортного обслуговування вантажовласників на українських залізницях

[1–4]. Щелкунов В. І. та Кулаєв Ю. Ф. у своїх роботах відзначають гостру потребу в розробці спеціальних методів управління експлуатаційною діяльністю малодіяльних дільниць [5]. Зоріна О. І. та Зорін А. В. зосереджуються на прогнозуванні основних показників функціонування малодіяльних ділянок залізниць [5].

Слід зазначити, що у визначених роботах все ще невирішеною залишається проблема визначення доцільності та способів експлуатації слабо завантажених дільниць залізничного транспорту. Виникає дилема: з одного боку, експлуатація таких дільниць в економічному сенсі в багатьох випадках є нерентабельною через високу собівартість та низький рівень приведенного вантажообігу, а з іншого – відмовитись від експлуатації слабо завантажених дільниць не можна, оскільки часто вони є єдиним способом сполучення на деяких напрямках. Вирішення цієї проблеми вимагає подальших досліджень.

Формулювання мети статті. Мета роботи полягає в розробці рекомендацій щодо підвищення рівня експлуатаційної діяльності транспортного комплексу з урахуванням особливостей організації вантажних перевезень на малодіяльних дільницях Укрзалізниці.

Виклад основного матеріалу дослідження. На залізницях України питома вага ділянок з низьким рівнем завантаження (малодіяльних) складає 16 %. Для Південної залізниці питома вага таких ділянок складає понад 7%, а на Південно-Західній залізниці – 24,3% всієї протяжності ліній.

При цьому мало діяльні лінії виконують тільки 2,37% загального вантажообігу, складаючи п'яту частину загальної експлуатаційної довжини [2, 6].

На сьогоднішній день основними суб'єктами ринку залізничних перевезень є приватні та іноземні, зокрема російські, оператори. Кількісна та якісна характеристика суб'єктів сучасного ринку вантажних перевезень дає змогу зробити висновок, що існують державні та приватні компанії-оператори, що функціонують як на головній мережі залізниці, так і на малодіяльних дільницях. До приватних компаній-операторів відносяться обслуговуючі компанії, що належать великим промисловим підприємствам. На особливу увагу також заслуговує конкретна спеціалізація операторів вантажних перевезень, тобто наявність в них певного типу вагонів.

Законодавством визначено, що оператором є «самостійний суб'єкт господарювання», який на підставі договорів із залізницею і вантажовідправниками бере участь у процесі перевезення вантажів з використанням власного рухомого складу або орендованого в іншого власника або яким він володіє, на підставі сумісної діяльності, договору управління майном тощо» [7].

Отже, учасниками ринку залізничних вантажних перевезень зі спрощеним режимом експлуатації є:

- вантажовідправники;
- вантажоотримувачі;
- перевізники;
- власники інфраструктури;
- оператори рухомого складу;
- експедитори, або логістичні компанії.

Рис. 1 відображає структуру власників залізничного рухомого складу.

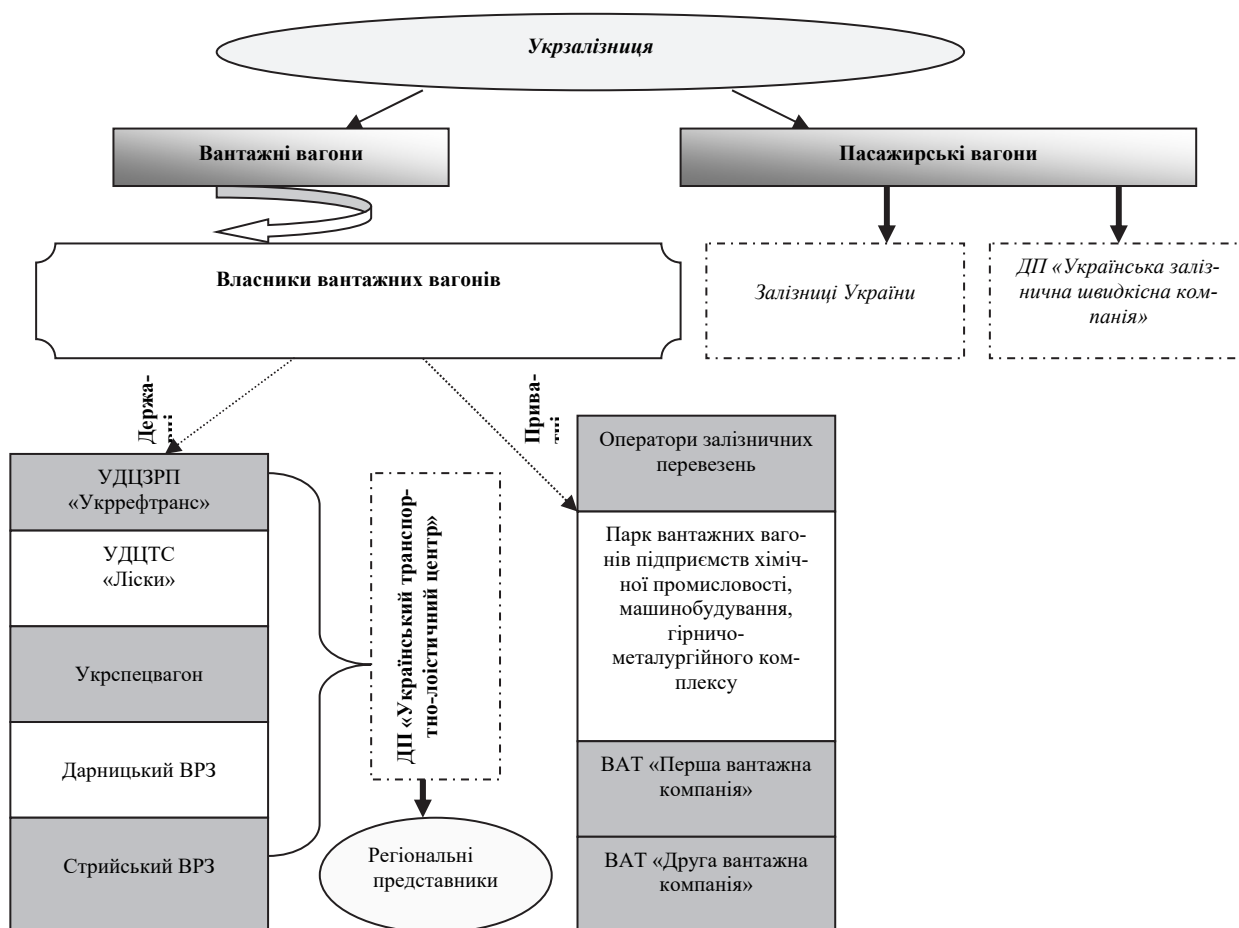


Рис. 1. Основні власники залізничного рухомого складу

В системі залізничного транспорту України було створено державні підприємства, у підпорядкуванні яких знаходився

парк спеціалізованих вагонів, який у лютому 2012 року було передано безпосередньо у власність державних підприємств «Україн-

ський державний центр залізничних рефрижераторних перевезень Укррефтранс» (криті вагони), «Український державний центр транспортного сервісу «Ліски» (транспортери, лісовози, хітінгові вагони), «Український державний центр з експлуатації спеціалізованих вагонів», «Дарницький вагоноремонтний завод» (піввагони), «Стрийський вагоноремонтний завод» (мінераловози, цементовози, платформи, цистерни). При цьому право розпорядження вагонами, що знаходяться у власності зазначених підприємств, наданому державному підприємству «Український транспортно-логістичний центр».

Український державний центр транспортного сервісу «Ліски» є лідером в Україні у сфері організації перевезень вантажів у контейнерах усіма видами транспорту між країнами СНД, Прибалтики, Європи та Азії. Позитивний досвід професіоналів створює умови для доставки вантажів у будь-якому напрямку, поєднуючи функціональний потенціал залізничного, автомобільного, авіа та морського транспорту.

Дані Державного комітету статистики свідчать про безперервне зростання операторської діяльності. При цьому парк власних вагонів становить більше 50 тисяч, або 27 % від чисельності загального вагонного парку залізниць України [8].

Сучасне управління вагонного парку компаній операторів повинне базуватися на постійному економічному і технологічному

аналізі експлуатації власних вагонів. Для цього необхідно створення зручного механізму моніторингу експлуатації вагонних парків, які використовують оперативні дані АСУ (Автоматична система управління) вантажних перевезень Укрзалізниці.

Зазначимо, що на сьогодні є практично відсутнім визначення правового статусу операторів всіх видів залізничних перевезень, а також умов щодо здійснення ними діяльності по наданню вагонів для перевезень. Зокрема, регулювання діяльності операторів залізничних перевезень має полягати у встановленні граничних норм стосовно кількості вагонного парку, наявного в оператора.

Регіональними представниками державного підприємства «Український транспортно-логістичний центр», або операторами вантажних перевезень, було визначено наступні комерційні структури: ТОВ «Рейл Карго Транс» (м. Київ), ТОВ «Юніверсал Карго Транс» (м. Львів), ТОВ «Юніон Ком Транс» (м. Одеса), ТОВ «Юніон Ком Сервіс» (м. Харків), ТОВ «Карготранс» (м. Дніпро), «Транс Систем Лоджистік» (м. Донецьк) [4].

Згідно даних офіційного веб-сайту Укрзалізниці «Показники транзиту», залізницями України була виконана робота з перевезень вантажів на 162,6 млн. тонн. [6]. Таблиця 1 надає більш розгорнуту інформацію щодо показників обсягу залізничних вантажних перевезень в Україні.

Таблиця 1

Показники обсягу залізничних вантажних перевезень	
Найменування показників	за 6 місяців 2016 року
Перевезено, млн. тонн, у т.ч.:	162,6
Транзит	8,5
Імпорт	18,3
Експорт	54,7
Внутрішні	81,2
Вантажообіг, млн. т-км, у т.ч.:	89509,8
Транзит	9791,8
Імпорт	9156,3
Експорт	37910,8
Внутрішні	32650,9

Джерело: складено за [6]

Аналіз форми статистичної звітності

ЦО-4, в якій наведено кількісні та якісні по-

казники обсягів перевезень, здійснюваних суб'єктами ринку залізничних перевезень та використання рухомого складу залізниць різних форм власності на окремих дільницях показує, що на значній їх кількості (до 20% протяжності мережі) кількість проходження вантажних вагонів не перевищує 1–2 за добу. Цей аналіз показав, що на 20% експлуатаційної довжини мережі залізниць України обґрунтування доцільності функціонування малодіяльних залізничних напрямків повинно базуватись на розрахунках величини і структури вантажопотоків.

Функціонування малодіяльних дільниць залізниць в окремих регіонах країни необхідно аналізувати з урахуванням діяльності підприємств матеріального виробництва в ринкових умовах господарювання та проведення техніко-економічного обґрунтування передачі ймовірних обсягів вантажопотоків на інші види транспорту [2]. Необхідно мати на увазі, що методика обґрунтування закриття малодіяльних станцій для виконання окремих вантажних операцій базувалась на принципах розподілу вантажопотоків між різними видами транспорту, а при значному скороченні обсягів перевезень, у тому числі і транзитних на окремих дільницях, необхідно розглядати питання не стільки закриття окремих станцій, як цілих залізничних напрямків з незначними місцевими потоками.

Висновки. Проведене дослідження показало, що велику увагу слід звертати на показники їх якості транспортного обслуговування: термін доставки, схоронність, комплексність, ритмічність і повнота задоволення попиту на перевезення. Поліпшення цих показників слугує засобом до підвищення обслуговування, стимулювання збуту транспортної продукції, залучення на залізничний транспорт додаткових обсягів перевезень та підвищення ефективної роботи з існуючою клієнтурою.

ОСОБЕННОСТИ ДЕЯЛЬНОСТИ ОПЕРАТОРОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА С УЧЕТОМ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МАЛОДЕЯТЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ

О. М. Кириленко, к. э. н., доцент, Национальный авиационный университет

В статье представлены результаты исследования проблем повышения уровня эксплуатационной деятельности транспортного комплекса с учетом особенностей организации гру-

Слід зазначити, що перерахована вище група показників по своїй сутності відображає якісні структурні зрушення в обслуговуванні вантажовласників і вантажовідправників на дільницях зі спрощеним режимом експлуатації.

Література

1. Аксьонов І. М. Транспортна логістика: навч. пос. / І. М. Аксьонов, В. В. Габа, К. М. Шерепа К. М. – К. : ДЕТУТ, 2012. – 202 с.
2. Пасічник В. І. Управління економікою експлуатаційної роботи залізниць України: навч. пос. / В. І. Пасічник. – К. : Основа, 2005. – 376 с.
3. Ейтутіс Д. Г. Стратегія підвищення якості транспортного обслуговування вантажовласників / Д. Г. Ейтутіс // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Тезисы доклада V Междунар. науч.- практ. конф. – Д. : ДИИТ, 2010. – С. 59–60.
4. Чеховська М. М. Характер та особливості сучасної системи суб'єктів ринку залізничних перевезень / М. М. Чеховська // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків : УкрДАЗТ. – 2013. – № 42. – С. 186–190.
5. Щелкунов В. І., Кулаєв Ю.Ф. Основи економіки транспорту: Підручник. / В. І. Щелкунов, Ю. Ф. Кулаєв. – К. : Кондор, 2011. – 392 с.
6. Зоріна О. І. Прогнозування основних показників функціонування малодіяльних ділянок залізниць / О. І. Зоріна, А. В. Зорін // Матеріали 3-ей Международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на ж. д. транспорте», г. Судак, 2008.
7. Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року №1390 в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26 жовтня 2011 року №1106 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки». [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>. – Назва з екрану.
8. Статистичний щорічник України за 2009 рік /Держкомстат України: за ред. О. Г. Осауленко. – К., 2010. – 590 с.
9. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці: Показники транзиту. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://uz.gov.ua/cargo_transportation/general_information/indicators_of_transit

зоперевозок на малодетальных участках железной дороги. Обоснованы качественные структурные изменения в обслуживании собственников грузов и грузоотправителей на участках с упрощенным режимом эксплуатации.

Ключевые слова: грузовые перевозки, малодетальные участки железной дороги, грузовые вагоны, собственники грузовых вагонов, структурные изменения на рынке грузовых перевозок.

FEATURES OF THE RAILWAY TRANSPORT_ROLLING STOCK OPERATORS' ACTIVITIES WITH THE FUNCTIONING OF WEAK SECTORS OF THE RAILWAY TAKEN INTO ACCOUNT

O. M. Kirilenko, Ph. D (Econ.), Ass. Prof., National Aviation University

The results of researching the problems of increasing the level of transport sector operating activities taking into account the features of freight transportation organization at weak sectors of the railway are presented. The qualitative structural changes in servicing the cargo owners and cargo deliverers in the areas with a simplified operation regime are grounded.

Keywords: freight transportations, weak sectors of the railway, freight wagons, freight wagons owners, structural changes in the freight transportation market.

Рекомендовано до друку д. е. н., проф. Разумовою К. М.

Надійшла до редакції 3.09.16 р.