

УДК 656.225

АНАЛІЗ СТАНУ ВАНТАЖНОЇ І КОМЕРЦІЙНОЇ РОБОТИ І ТЕРМІНІВ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ

Білецький Ю.В., Бистрицький Р.В., Мірошникова М.В.

ANALYSIS OF THE CONDITION OF THE CARGO AND COMMERCIAL WORK AND TERMS OF DELIVERY OF CARGOES ON RAILWAYS OF UKRAINE

Beletsky Y., Bystritskiy R., Miroshnykova M.

У статті обґрунтована актуальність проблеми, сформульовані мета й задачі досліджень, виконано аналіз стану вантажної і комерційної роботи і термінів доставки вантажів на залізницях України і за кордоном. Розглянуто можливі шляхи подальшого удосконалення технології прискореної доставки вантажів і підвищення конкурентоспроможності залізниць. Однією з найважливіших проблем підвищення якості перевезень є скорочення терміну доставки вантажів, у тому числі забезпечення за необхідності їх прискореної доставки. Розглянуті можливі два основних напрямки підвищення ефективності експлуатаційної діяльності залізниць: збільшення доходів за рахунок удосконалення технології, підвищення якості обслуговування та розширення сфери діяльності; зниження витрат за рахунок оптимізації процесу перевезень та впровадження енерго- і ресурсозберігаючих технологій.

Ключові слова: транспортний ринок, фази, експрес-доставка, векторна оптимізація.

Постановка проблеми. На першому етапі перехід до ринкової економіки державою здійснювалося тверде регулювання тарифів. Існувало тільки дозвіл залізницям установлювати договірні тарифи на послуги підвищеного якості, а також здійснення перевезень із відхиленнями від установленого технологічного процесу. В умовах перехід до ринкової економіки транспортні тарифи все в більшій мірі зазнають впливу від попиту пропозиції.

З безлічі факторів, що впливають на рівень тарифів, головним у ринковій економіці є складний баланс платоспроможного попиту та пропозиції. Тому транспортні підприємства повинні прагнути встановлювати тарифи таким чином, щоб забезпечити максимальний обсяг перевезень, доходів і прибутку. Такі дії транспортних підприємств можуть відбуватися й в умовах регулювання середнього рівня тарифів з боку держави [1].

З іншого боку, необхідно враховувати той факт, що тариф на перевезення по суті є комплекс-

ною оцінкою й обґрунтуванням того або іншого технологічного варіанта обслуговування.

У цей час на залізницях України для перевезень у міжнародному сполученні склалися дві системи тарифів:

І. внутрішні, обчислювальні в національній валюті на базі Тарифного керівництва №1 [2];

II. міжнародні - у вільно конвертованій валюті на базі МТТ і ЕТТ [3].

Із цього випливає, що за ту саму перевезення може бути призначений різний тариф. Усе це залежить від того, як оформлено перевезення. Якщо перевезення оформлене через експедитора в прямому міжнародному сполученні, то стягується тариф, що базується на МТТ і ЕТТ, а якщо по внутрішніх документах – по Тарифному керівництву №1 .

Для підвищення якості обслуговування й переходу на технології доставки вантажів, орієнтовані на інтереси користувачів транспортних послуг, залізниця України в першу чергу повинні використовувати існуючі структури-служби вантажної й комерційної роботи доріг і дирекції, механізовані дистанції, товарні контори станцій і т.д. У своїй роботі ці структури можуть опиратися на досвід Російських залізниць по створенню Системи фірмового транспортного обслуговування (СФТО) [4].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Великий внесок у наукові дослідження з технології роботи залізничного транспорту, що мали вплив на прискорення доставки вантажів при їх обробці на вантажних станціях, переробці на технічних станціях і просуванні по ділянках і напрямках мережі, зробили вчені: В.І. Бобровський, Т.В. Бутько, І.І. Васильєв, П.С. Грунтов, В.К. Губенко, А.М. Котенко, В.А. Кудрявцев, В.К. Мироненко, В.Я. Негрей, О.П. Петров, В.В. Повороженко, В.М. Самсонкін, А.А. Смахов, П.О. Яновський. Значний внесок у розробку методів оцінки конкурентоспроможності та ефективності доставки вантажів залізничним транс-

портом зробили: І.В. Білов, В.Г. Галабурда, І.О. Єловий, М.Є. Мандриков, Д.А. Мачерет, Є.В. Нагорний, Н.П. Терешина, М.Ф. Трихунков, А.Д. Шишков та інші.

Матеріали і результати дослідження. Основні завдання й принципи вдосконалювання технології системи доставки вантажів можна коротко охарактеризувати виходячи з вимог викладених в [5, 6]. Основною метою таких заходів є підвищення якості обслуговування вантажовласників, забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг, залучення додаткових обсягів перевезень із інших видів транспорту, збільшення доходів від основної діяльності, створення умов для зменшення собівартості перевезень і транспортних послуг. Основні завдання перевізника по прискоренню строків доставки вантажів наведені на рис. 1.

Взаємини станцій з вантажовласниками найбільше повно реалізуються на підставі договору на комплексне транспортне обслуговування, згідно з яким залізниця зобов'язано забезпечити виконання таких послуг як: включення в план або додатковий дозвіл на перевезення вантажів, прийняття вантажів від відправника вантажу; виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, завезення-вивіз вантажів з місць загального користування, повідомлення вантажоодержувачів про прибуття вантажу на їхню адресу, контроль над проходженням вантажів від станції відправлення до станції призначення й ін.

Під якістю транспортного обслуговування клієнтури по вантажних перевезеннях звичайно мають на увазі повноту, швидкість, своєчасність або рівномірність доставки й схоронність вантажів, безпека перевезень, а також комплексність, доступність і

культуру обслуговування споживачів транспортних послуг. При цьому, на відміну від пасажирських перевезень, заходу щодо забезпечення якості перевезень вантажів спрямовані не тільки на об'єкт або предмет перевезення, але й на їхніх власників, тобто вантажовласників.

Слід ураховувати, що в умовах конкуренції, що підсилюється, між видами транспорту підвищення якості транспортного обслуговування вантажовласників стає одним з головних колій завоювання або розширення транспортного ринку. Для цього необхідно добре знати запити споживачів транспортних послуг, можливості конкурентів і свої власні, правильно визначати маркетингову стратегію транспортного обслуговування конкретних вантажовласників і вміло її реалізовувати. Ця стратегія повинна, насамперед передбачати високий рівень якості пропонованих транспортних послуг, здатних задовольняти потреби вантажовласників краще, чим у конкурента. Отже, якість транспортних послуг, як і будь-якої іншої продукції, — поняття відносно й може бути обмірюване кількісно за допомогою певних показників (вимірників).

Основними показниками якості транспортного обслуговування вантажовласників є: ступінь задоволення попиту за обсягом перевезень вантажів за певний період часу (рік, квартал, місяць і більш короткі строки); ступінь ритмічності або регулярності перевезень вантажів; виконання встановлених строків доставки вантажів; ступінь схоронності перевезених вантажів. Важливим якісним показником на транспорті є також рівень безпеки перевезень, який частково враховується в показнику якості.

ОСНОВНІ ЗАДАЧІ СИСТЕМИ ПРИСКОРЕНОЇ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ



Рис. 1. Основні завдання системи прискореної доставки вантажів

Якість продукції транспорту (перевезення) безумовно, відрізняється від якості, як сукупності корисних властивостей, предмета перевезення, а це у свою чергу диктує необхідність самостійного визначення природи якості продукції на транспорті. У процесі виробництва матеріальних, речовинних елементів якісна характеристика речі присутня як обов'язковий її атрибут (знак Якості). На транспорті застосовні непрямі показники.

Затверджується, що критерієм оцінки якості перевезень вантажів є виконання пред'явлених перевезень у встановлений термін по необхідній номенклатурі вантажів, при мінімальних сукупних транспортних і виробничих витратах, що залежать від перевізного процесу.

У роботі [7] представлена система показників якості транспортного виробництва. Вона підрозділяється на три підсистеми, що характеризують:

- якість транспортного обслуговування підприємств народного господарства й населення країни;
- якість перевезень (продукції транспорту);
- якість роботи транспорту і його відповідних служб і підрозділів.

У також називають три найважливіші показники якості транспортної продукції:

- ступінь задоволення потреби в перевезеннях;
- виконання строків доставки вантажів;
- схоронність вантажів.

Однак дотепер має місце плутанина в поняттях "якість транспортної роботи" і "якість транспортної продукції".

Питання прискореної доставки вантажів або доставки із задалегідь установленим строком не-

розривно пов'язані з підвищенням конкурентоспроможності й прибутковості залізниць. Розв'язок цих питань може бути знайдено за рахунок удосконалювання технології просування вантажу на всіх етапах перевізного процесу від приймання його до перевезення до видачі вантажоодержувачеві. Передбачається вдосконалювання технології просування вантажів проводити у два етапи:

Перший – за рахунок скорочення встановленого часу на виконання технічних і технологічних операцій з вантажем на відповідних етапах (фазах) його просування при незначних додаткових експлуатаційних витратах залізної дороги.

Другий - за рахунок капітальних вкладень в удосконалювання всіх або окремих ланок технологічного процесу доставки вантажу.

Метою роботи є розв'язок науково-практичного завдання вдосконалювання технології прискореної доставки вантажів за рахунок реалізації попередньо встановлених заходів щодо скорочення технологічного часу у відповідних фазах на колії проходження вантажу від станції відправлення до ст. призначення. Для досягнення поставленої мети розроблена схема дослідження, наведена на рис. 2 і встановлені основні завдання, що підлягають розв'язку:

- Розробка методики розподілу плати за користування іновагонами на УЗ між дорогами;

- Розробка методики обґрунтування технології прискореної доставки вантажів, спрямованої на підвищення прибутку залізниці шляхом формування тарифів, диференційованих за часом скорочення термінів доставки, щодо базових.



Рис 2. Структура організації дослідження

Для вирішення цих завдань у роботі використані методи статистичного аналізу обробки спостережень, теорії ймовірностей, побудови моделей за допомогою математичних графів, логістики та нелінійного програмування, системного аналізу, техніко-економічних розрахунків і маркетингових досліджень.

Висновки. Аналіз якості та ефективності транспортних послуг у системі доставки вантажів та комерційної діяльності на залізницях України показав, що заміна державної планової системи управління ринковими структурами спричинив падіння обсягів перевезень вантажів, а значить зменшення прибутковості. Водночас, в умовах становлення транспортного ринку залізні дороги знижують свою конкурентоспроможність, особливо в порівнянні з автомобільним транспортом. Однією з причин цього є традиційно сформовані методи організації перевізного процесу без урахування термінів доставки, відсутність гнучкості в технології обслуговування клієнтури, невисока якість надаваних послуг, відсутність першочерговим орієнтації на транспортні проблеми вантажовідправників і вантажоодержувачів. Тому залізниця України та країн СНД потребують дієвих заходів щодо виходу з кризи.

Відзначено, що реформування залізниць може проходити за різними напрямками. В Україні в якості пріоритетного обрано реструктуризація та комерціалізація залізниць з метою посилення ринкової орієнтації в умовах скорочення ролі державного регулювання в галузі утримання і підтримки видів обслуговування.

Посилення конкуренції з боку автотранспорту, з одного боку, і світовий досвід комерційної діяльності залізниць з іншого, показали, що для організації ефективної доставки вантажів, нарощування обсягів і підвищення конкурентоспроможності перевезень потрібен комплекс заходів, спрямованих на вдосконалення технології прискореної доставки вантажів як на далекі так і на близькі відстані. Тільки освоєння транспортного ринку, в тому числі вже і на зайнятих автотранспортом, дозволить залізницям виграти в конкурентній боротьбі, стимулюючи попит на перевезення.

В ході теоретичного дослідження ефективних технологій доставки вантажів виявлено, що заходи щодо її вдосконалення мають бути спрямовані на прискорене просування вантажних відправлень на всьому шляху від виробників до одержувачів, правильний розрахунок та своєчасне стягнення належних платежів за перевезення вантажів і збільшення їх грошового наповнення, впровадження гнучких тарифів, концентрацію вантажної роботи на меншій кількості станцій, автоматизацію технологічних процесів при безумовній орієнтації на транспортний ринок і потреби вантажовласників.

Література

1. Збірник №4 Правил перевезень і тарифів залізничного транспорту України. –К.: Транспорт, 2001. –106с.

2. Крейнин А.В. Исследование регулирования железнодорожных грузовых тарифов в России (1837-1997гг.)//Тарифы и фрахты. Бюллетень транспортной информации – информационно-практический журнал.<http://www.natr.ru/bit/>. –№2, 1998
3. Тарифне керівництво №1. Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України. Київ; - 1999; с.267.
4. Тарифне керівництво №21. Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ). Тариф 8100. (Переиздано со всеми изменениями и дополнениями. Действует с 1 января 1997 г.)
5. Типовое положение о центре фирменного транспортного обслуживания железной дороги. ЦЗУ-359. МПС РФ, 1995. –8с.
6. Кірта Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України в Європейську транспортну систему. Монографія. – Д.:вид. Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. Лазаряна, Арт-Прес, 2003. –268с.
7. Про створення Головного центру комплексного транспортного обслуговування при здійсненні перевезення вантажів. Наказ Укрзалізниці №334Ц від 30.12.1997р.

References

1. Zbirnik №4 Pravit perevezen i tarifiv zaliznichnogo transportu Ukraini. –K.: Transport, 2001. –106s.
2. Kreynin A.V. Issledovanie regulirovaniya zheleznodorozhnyh gruzovyh tarifov v Rossii (1837-1997gg.)//Tarify i frahty. Byulleten transportnoy informatsii – informatsionno-prakticheskii zhurnal.<http://www.natr.ru/bit/>. –№2, 1998
3. Tarifne kerivnitstvo №1. Zbirnik tarifiv na perevezennya vantazhiv zaliznichnim transportom Ukraini. Kiyiv; - 1999; s.267.
4. Tarifne kerivnitstvo №21. Mezhdunarodnyy zheleznodorozhnyy tranzitnyy tarif (MTT). Tarif 8100. (Pereizdano so vsemi izmeneniyami i dopolneniyami. Deystvuet s 1 yanvarya 1997 g.)
5. Tipovoe polozhenie o tsentre firmennogo transportnogo obsluzhivaniya zheleznoy dorogi. TsZU-359. MPS RF, 1995. –8s.
6. Kirpa G.M. Integratsiya zaliznichnogo transportu Ukraini v Evropeysku transportnu sistemu. Monografiya. –D.:vid. Dnipropetrovskogo natsionalnogo universitetu zaliznichnogo transportu im. Lazaryana, Art-Pres, 2003. – 268s.
7. Pro stvorenniya Golovnoho tsentru kompleksnogo transportnogo obsluguuvannya pri zdysnenni perevezennya vantazhiv. Nakaz Ukrzaliznitsi №334Ts vid 30.12.1997r.

Белецкий Ю.В., Быстрицкий Р.В., Мирошникова М.В. Анализ состояния грузовой и коммерческой работы и условий поставки грузов на железных дорогах Украины.

В статье рассмотрена актуальность проблемы, сформулированы цель и задачи исследований, выполнен анализ состояния грузовой и коммерческой работы и сроков доставки грузов на железных дорогах Украины и за рубежом. Рассмотрены возможные пути дальнейшего совершенствования технологии ускоренной доставки грузов и повышение конкурентоспособности железных дорог. Одной из важнейших проблем повышения качества перевозок является сокращение срока доставки грузов, в том числе обеспечения при необходимости их ускоренной

доставки. Рассмотрены возможные два основных направления повышения эффективности эксплуатационной деятельности железных дорог: - увеличение доходов за счет совершенствования технологии, повышения качества обслуживания и расширения сферы деятельности;- снижение издержек за счет оптимизации процесса перевозок и внедрение энерго- и ресурсосберегающих технологий.

Ключевые слова: транспортный рынок, фазы, ускоренная доставка, векторная оптимизация.

Beletsky Y., Bystritskiy R., Miroshnykova M. Analysis of the condition of the cargo and commercial work and terms of delivery of cargoes on railways of Ukraine.

In the article the urgency of the problem, goal and objectives of the research, the state of the cargo and commercial work and terms of delivery of cargoes on Railways of Ukraine and abroad. The possible ways of further improvement of the technology accelerated the delivery of goods and the competitiveness of Railways. One of the major problems of improving the quality of transport is the reduction of delivery time of goods, including components, if necessary expedited shipping. Considered there are two main directions of improving the operational efficiency of railway operations: - increase revenue by improving technology, enhance service quality and expand the scope of activity;- reducing costs through optimiza-

tion of the transport process and the implementation of energy - saving technologies. However, the problem of expedited delivery of goods to the order of the shippers with the determination of the proper rate that is relevant in market conditions that have not been resolved and so it is considered in the article. On the basis of the analysis of the formulated aim, research objectives and methodological approach to their solution.

Keywords: analysis, quality, organization, performance, production, transport.

Білецький Ю.В. – ст. викл. кафедри «Логістичне управління та безпека руху на транспорті» СНУ ім. В. Даля, м. Северодонецьк.

Бистрицький Р.В. – студент групи ТЛ-941м кафедри «Логістичне управління та безпека руху на транспорті» СНУ ім. В. Даля, м. Северодонецьк.

Мірошникова М.В. – асистент кафедри «Логістичне управління та безпека руху на транспорті» СНУ ім. В. Даля, м. Северодонецьк.
e-mail: translogstud@yandex.ru.

Рецензент: д.т.н., проф. Соколов В.І.

Стаття подана 01.04.2015