

[Чинна від 2008-07-16]. – [Електронний ресурс].
Режим доступу:
<http://zakon.rada.gov.ua>

13. Шкарлет С.М. Економічна безпека підприємства: інноваційний аспект : Монографія / С.М. Шкарлет. – К. : Книжкове видавництво НАУ, 2007. – 436 с.

Аннотація. Исследовано место технико-технологической составляющей в системе экономической безопасности портовых операторов. Предложено и структурировано состав основных деструктивных факторов, что угрожают технико-технологической безопасности портовых операторов с учетом особенностей их деятельности.

Ключевые слова: экономическая безопасность, портовый оператор, материально-техническая и инновационно-технологическая составляющие экономической безопасности, деструктивные факторы.

Summary. The place of a tehniko-technological component in system of economic safety of port operators is investigated. It is offered and is structured structure of the basic destructive factors that threaten tehniko-technological safety of port operators taking into account features of their activity.

Keywords: economic safety, the port operator, material and is innovative-technological components of economic safety, destructive фактори.

*Рецензент д.е.н., професор ОНМУ Махуренко Г.С.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 656.225.07

ПОБУДОВА МОДЕЛІ УПРАВЛІННЯ ВАНТАЖНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ В УМОВАХ РИНКУ

Марценюк Л.В., асистент (ДНУЗТ)

У статті розглянуто основні підходи до управління парками вантажних вагонів. Запропоновано організаційну структуру вантажної компанії в умовах сучасного ринку та модель взаємодії вантажних компаній з підприємствами іншої власності та структурними підрозділами залізниць України.

Ключові слова: реформування, вантажні перевезення, парк вантажних вагонів, компаній-оператори.

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими і практичними завданнями. Оскільки після реформування залізничної галузі на теренах України в умовах сучасного ринку будуть одночасно працювати вітчизняні та закордонні компанії-оператори та вагони різних залізничних адміністрацій, необхідно побудувати раціональну модель управління вантажними перевезеннями та порожніми вагонопотоками.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Проблеми реформування залізничного транспорту вивчали такі вчені: д.е.н. Бараш Ю.С. (серед його праць – «Управління залізничним транспортом країни», «Реформування структур управління залізничним транспортом у країнах з перехідною економікою»), к.е.н. Ейтутіс Г.Д. («Оптимізація основної діяльності при реформуванні залізниць», «Ефективність використання соціальної сфери на першому етапі

реформування залізничного транспорту України», «Механізм управління підприємствами залізничного транспорту України з урахуванням регіональних умов», «Оцінка ефективності заходів залізниць»), к.т.н. Чередниченко О.Ю. («Шляхи підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту»). Але ще не дослідженим залишилася проблема управління вантажними перевезеннями в умовах реструктуризації галузі. Саме цьому присвячена дана стаття.

Мета статті – дослідити заходи для унеможливлення банкрутства малих компаній-операторів, які мають невелику кількість вантажних вагонів, і кидають їх на станціях, що суттєво знижує пропускну спроможність залізничної інфраструктури.

Виклад основного матеріалу дослідження. Можна визначити три основні підходи до управління вантажними перевезеннями в умовах ринку (рисунок 1). Кожний з підходів

Проблеми транспортного комплексу України

використовується в різних країнах, залежно від перевезеннями.
моделі організації управління вантажними

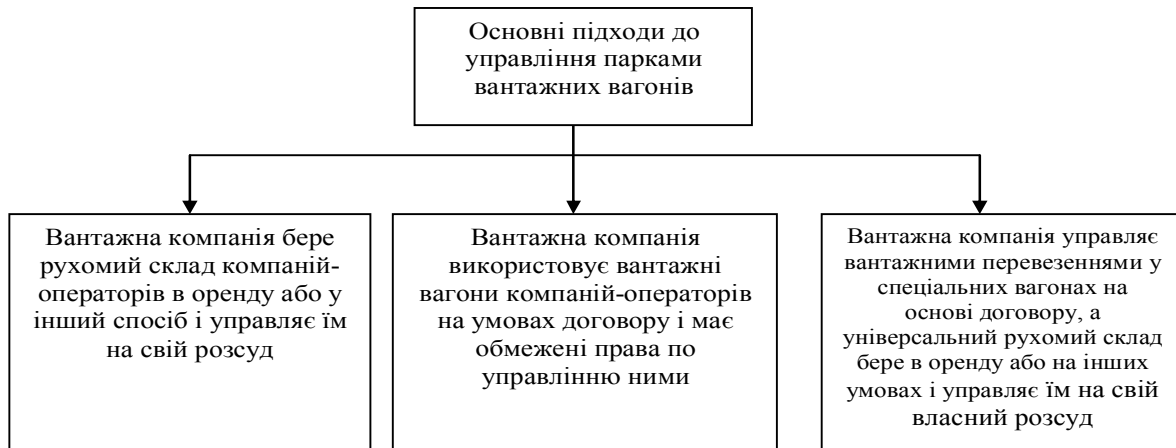


Рисунок 1- Основні підходи до управління парками вантажних вагонів

1) Парк вантажних вагонів знаходиться у компаній-операторів різних форм власності, які добровільно, на умовах взаємного договору передають його під управління керівним вантажним компаніям. Ці компанії самостійно, на свій власний розсуд, розпоряджаються вантажними вагонами, направляють їх під навантаження, для вивантаження, в поточні види ремонту. За експлуатацію рухомого складу іншої власності вантажні компанії сплачують орендну плату, або інші виплати, до яких входить частка прибутку за використання вагонів. Така форма організації вантажних компаній використовується у Сполучених Штатах Америки та ще в багатьох інших країнах.

2) Парк вантажних вагонів знаходиться у компаній-операторів різних форм власності, які добровільно, на умовах взаємного договору, передають його під управління керівним вантажним компаніям, але мають право самостійно встановлювати маршрути перевезення вантажів та умови термінового повернення рухомого складу. За перевезення вантажів та повернення порожніх вагонів компаній-оператори оплачують вантажній компанії вартість нитки графіку за її послуги. Така форма організації вантажних перевезень не є ефективною, про що свідчить перший досвід організації перевезень в Росії.

3) Усі вантажні вагони поділені на окремі парки за видами рухомого складу (рис. 2). Спеціалізовані вантажні вагони, рефрижератори та контейнери виділяються у три парки, в яких вантажні компанії використовують рухомий склад на умовах, позначених у пункті 2. Універсальні вагони вітчизняних компаній-операторів передаються для управління на умовах, наведених в пункті 1. Рухомий склад компаній-операторів інших залізничних адміністрацій мають право

самостійно встановлювати маршрути перевезення своїх вантажів та термінового повертати рухомий склад на основі міждержавної домовленості.

Аналізуючи досвід реформування вантажних перевезень в Росії, можна вказати на низку помилок, які призвели до негативного наслідку. Про це зазначив в своїй доповіді [1] в березні 2010 року завідувач лабораторії аналізу й прогнозування транспортно-логістичних систем Інституту народногосподарського прогнозування РАН професор, доктор економічних наук Ю. А. Щербанін, який висловив свої зауваження з приводу проміжних результатів реформування залізничної галузі:

1. Представники науки, у т.ч. і академічної, неодноразово звертали увагу реформаторів на необхідність ретельного пророблення фундаментальних економічних проблем на залізничному транспорті, що мають свою, російську специфіку. Реформування галузі відбувалося під девізом ліквідації «природної монополії». Для цього необхідне глибоке й ретельне вивчення проблеми «монополії» взагалі, але сьогодні, на основі десятилітнього досвіду реформ, немає доказів і ілюстрації того, що новостворена залізнична конструкція економічно більш вдала, ніж МПС-монополіст.

2. Після завершення реформ у ВАТ «РЖД» залишаться головні й станційні колії, системи енергопостачання, сигналізація й зв'язок. Усе інше буде в приватних руках. У цих умовах держава не зможе далі впливати на залізницю.

3. Утворені операторські компанії (зараз 2,5 тисячі власників вагонів і майже сотня операторських компаній) володіють величезним вагонним парком, але реальні показники їхньої роботи гірші, ніж у ВАТ «РЖД» за основним інтегральним показником – оборот вагона: у ВАТ

«РЖД» – 8,5 доби, у приватних компаній – 13. На перший погляд, у Росії виник ринок абсолютної, чистої конкуренції (що дуже добре з погляду ринкових теорій), а показники роботи погіршуються порівняно з часами «монстра МШС». Оператори продають послуги, але продукції не створюють.

4. Залізнична галузь «приречена» на централізоване управління вагонним парком. В епоху «монополії МШС» порожні вагони після вивантаження йшли, відповідно до заздалегідь розроблених планів, у місця навантаження, і відхилення від плану усувалися шляхом оперативного регулювання. Таким чином, скорочувалися мінімальний порожній пробіг і час обороту вагонів. В умовах приватизації вагонного парку основний фактор управління його роботою – регулювання переміщення порожніх вагонів між залізницями й подачі їх під навантаження – не діє.

5. За роки реформ технічна оснащеність залізниць не покращилася. У документах з проведення реформи чітко говориться про те, що будуть притягнуті численні інвестиції, які дозволять забезпечити залізницю сучасним рухомим складом власного виробництва. Цього не відбулося, оскільки приватні компанії практично ніколи не беруть участь у будівництві великих інфраструктурних об'єктів із тривалим строком окупності.

Слід сказати, що Росія поступово почала виправляти помилки, що були допущені в ході реформування залізничної галузі і зараз пропонує організувати для управління вантажними перевезеннями пули.

В економічній енциклопедії [2] написано: пул – це форма монополії, або іншого господарського структурного підрозділу, в яких прибуток суб'єктів цієї діяльності надходить до спільного фонду й розподіляється між ними заздалегідь, визначеними пропорціями або квотами. Але згідно зі сказаним вище, не оговорено форми управління рухомим складом компаній-операторів та форми взаємних розрахунків з власниками вагонів.

Для управління вантажними перевезеннями в Україні автор пропонує використання третього підходу. В Україні зараз існує кілька парків вантажних вагонів, які можна класифікувати за схемою (рисунком 2):

1) парком спеціальних вагонів управляє компанія-оператор «Укрспецвагон». До її парку входить увесь спеціалізований вантажний рухомий склад. Специфіка полягає в тому, що ці вагони, як правило, виконують перевезення в одному напрямку, а у зворотному напрямку їдуть порожніми, оскільки їх необхідно терміново повертати власнику рухомого складу. Якщо вітчизняні та закордонні компанії-оператори будуть працювати в Україні, то управляти їхніми вагонами буде «Укрспецвагон» або інша керівна вантажна компанія на умовах підходу 2 та згідно з антимонопольним законодавством;

2) аналогічна ситуація виникає для управління рефрижераторними вагонами та контейнерними перевезеннями. Основними компаніями операторами тут є компанії «Укррефтранс» та «Ліски» і одночасно ці спеціальні перевезення можуть виконувати інші вантажні компанії на умовах підходу 2;

3) парки універсальних вагонів Укрзалізниці та інших вітчизняних і закордонних компаній-операторів (у тому числі інших залізничних адміністрацій) згідно з антимонопольним законодавством будуть управлятися будь-якою вантажною компанією України, діяльність якої буде відповідати певним правилам та мати ліцензію. Управління вітчизняними та закордонними вагонами здійснюватиметься на умовах підходу 3.

Шляхи забезпечення ефективного управління вантажними перевезеннями. Укрзалізниця нумерацію вантажних вагонів поки не змінила, і це призвело до того, що залізничні адміністрації інших країн не дотримуються правил використання іноземних вагонів. Росія перетримує український рухомий склад, оскільки в неї кількості деяких власних вагонів не вистачає, а штрафні санкції дуже низькі і дозволяють використовувати вагони Укрзалізниці понад нормативний строк.

Водночас ВАТ «Російські залізниці» почали ліквідувати свій інвентарний парк вантажних вагонів і перенумеровувати на «5», що за вимогами міждержавної угоди потребує термінованого повернення вагонів. Врешті-решт, це дуже не вигідно для Укрзалізниці і вона мусить вжити відповідних адекватних заходів.

Для цього потрібно спочатку організувати компанії-оператори з парком вагонів, які будуть належати національному перевізнику – Укрзалізниці, перенумеровувати рухомий склад на «5» та створити керівні вантажні компанії, які будуть брати вагони інших компаній-операторів у оренду, або на інших умовах. Це дасть змогу централізувати управління вантажними перевезеннями, оптимізувати кількість вантажних вагонів на залізницях України та підвищити якість їх використання.

Для цього слід використати формулу (1):

$$ПВ = \frac{КПВ \cdot ОВ \cdot \alpha}{365 \cdot ВПВ}, \quad (1)$$

де ПВ – парк вантажних вагонів компанії, який складається з власних та орендованих вагонів, од.;

КПВ – запланована для перевезень річна кількість вантажів, т;

ОВ – оборот середньостатистичного вагону, доба;

α – коефіцієнт зміни обороту вагона, який може коливатися від 0,8 до 1,7;

ВПВ – вантажомісткість середньостатистичного вагону.

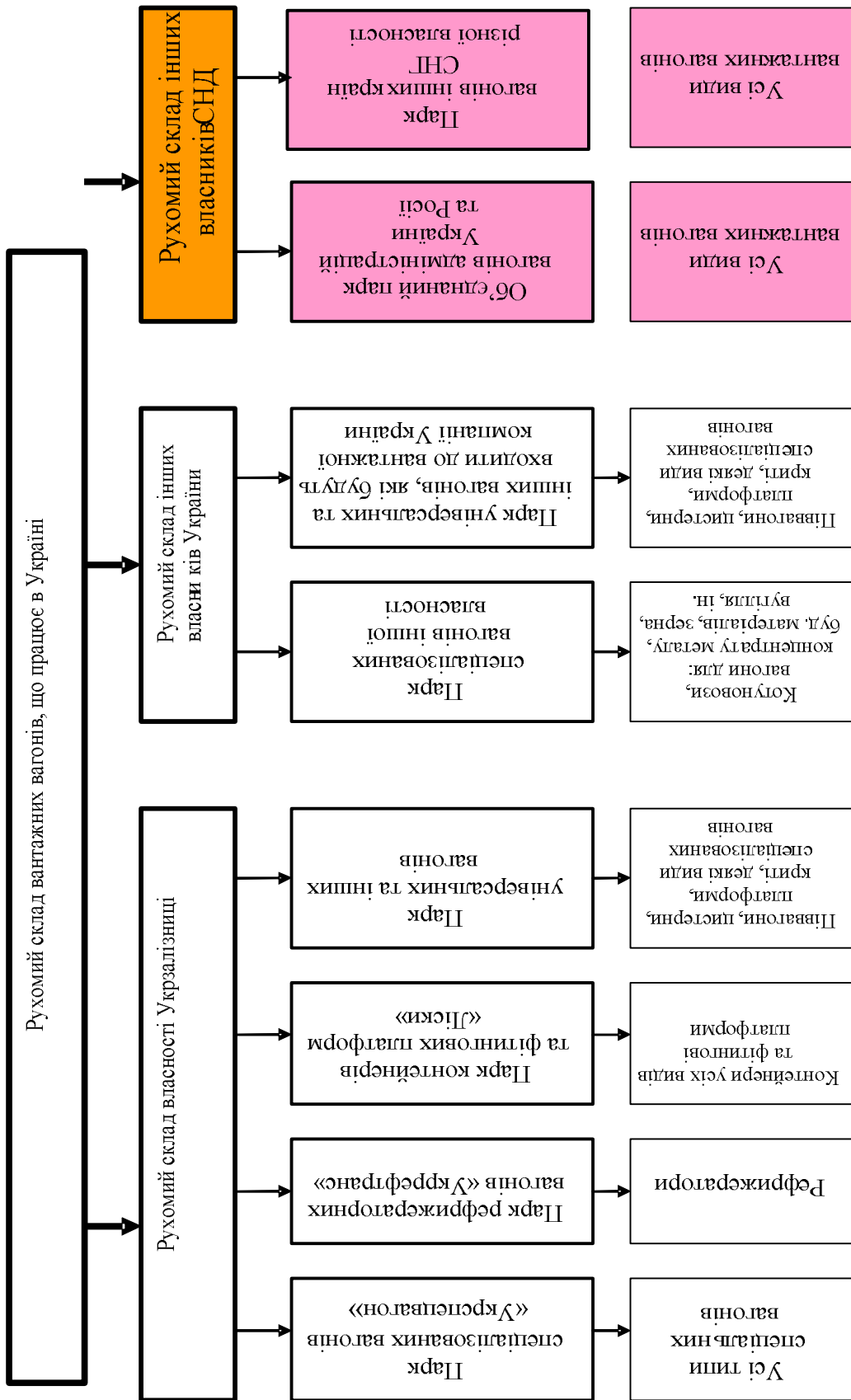


Рисунок 2 - Класифікація парків вантажних вагонів в Україні

В Україні поряд з великими компаніями-операторами будуть працювати малі підприємства - власники рухомого складу, які дуже бережливо ставляться до своїх вагонів. Вони не бажають передавати в оренду або на інших умовах свій рухомий склад для перевезення вантажів. Ці компанії-оператори дуже часто втрачають клієнтів і не мають коштів для оплати нитки графіка, або інших транспортних послуг, що призводить їх до банкрутства. Вони залишають вантажні вагони на станціях, оскільки не в змозі їх продати. Рухомий склад накопичується на станціях і знижує їх пропускну спроможність.

Така ситуація виникла в Росії - на початку 2010 р. там існувало 66 % вантажних вагонів, що належали приватним компаніям-операторам, яких налічувалося 2500 і з яких тільки 12 мали парк, що перевищує 5 тис. вагонів. Велика кількість дрібних компаній у галузі, відсутність єдиного скоординованого управління вагонним парком призвели до збільшення зустрічних потоків порожніх вагонів, скупчення вагонів на станціях, що заважало нормальній роботі залізниць. У результаті сьогодні більшим за чисельністю парком перевозиться менший обсяг вантажу, у порівнянні з ефективністю роботи залізничного транспорту наприкінці 1980-х років.

Для унеможливлення такого становища в Україні вантажні компанії мають брати рухомий склад малих компаній-операторів в оренду або на інших умовах, управляти їм на власний розсуд і сплачувати таким операторам кошти за експлуатацію вагонів на умовах договору. В цьому разі вірогідність банкрутства значно зменшується.

Узгодження проблеми термінового або строкового повернення вагонів Укрзалізниці, які використовують на свій розсуд в закордонних країнах залізничні адміністрації.

Для ліквідації порушень правил використання іноземних вагонів залізничними адміністраціями СНГ та країн Балтії потрібно розробити нові, більш жорсткі правила, які б не дозволяли експлуатувати іноземний рухомий склад більш дозволеного строку. Для цього потрібно ввести ефективні штрафні санкції. Така робота зараз виконується в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна.

Розробка правових документів, на основі яких вантажні вагони будуть передані вантажним компаніям для управління процесом перевезень.

На основі сказаного вище вантажні компанії будуть брати рухомий склад інших компаній-операторів для раціонального управління процесом вантажних перевезень на умовах: оренди; транспортного експедирування; сумісної власності; управління майном та ін.

Основна мета усіх договорів – мати юридичні права на управління вагонами чужої власності. За використання цього рухомого складу вантажні компанії сплачуватимуть компаніям-операторам кошти, які будуть дорівнювати сумі амортизаційних відрахувань та частині прибутку від експедиційної діяльності, за винятком транспортних послуг та поточних ремонтів вагонів. На рисунку 3 подана модель взаємодії вантажних компаній з підприємствами іншої власності та структурними підрозділами залізниць України.



Рисунок 3 - Модель взаємодії вантажних компаній з підприємствами іншої власності та структурними підрозділами залізниць України

Проблеми транспортного комплексу України

Вантажна компанія, на відміну від Головного комерційного управління, має дещо інші функції, які відрізняються наявністю частини функцій Головного управління вагонного господарства, пов'язаних з поточним ремонтом вагонів та підготовкою їх під навантаження. Вантажна компанія може приєднати до себе

частину існуючих вагонних депо та вагоноремонтних заводів для самостійного виконання планових видів ремонту своєму рухомому складу і вагонам чужої власності виставляти. Таким чином, вантажна компанія може надавати різним компаніям-операторам багатий спектр транспортних послуг (рисунк 4).

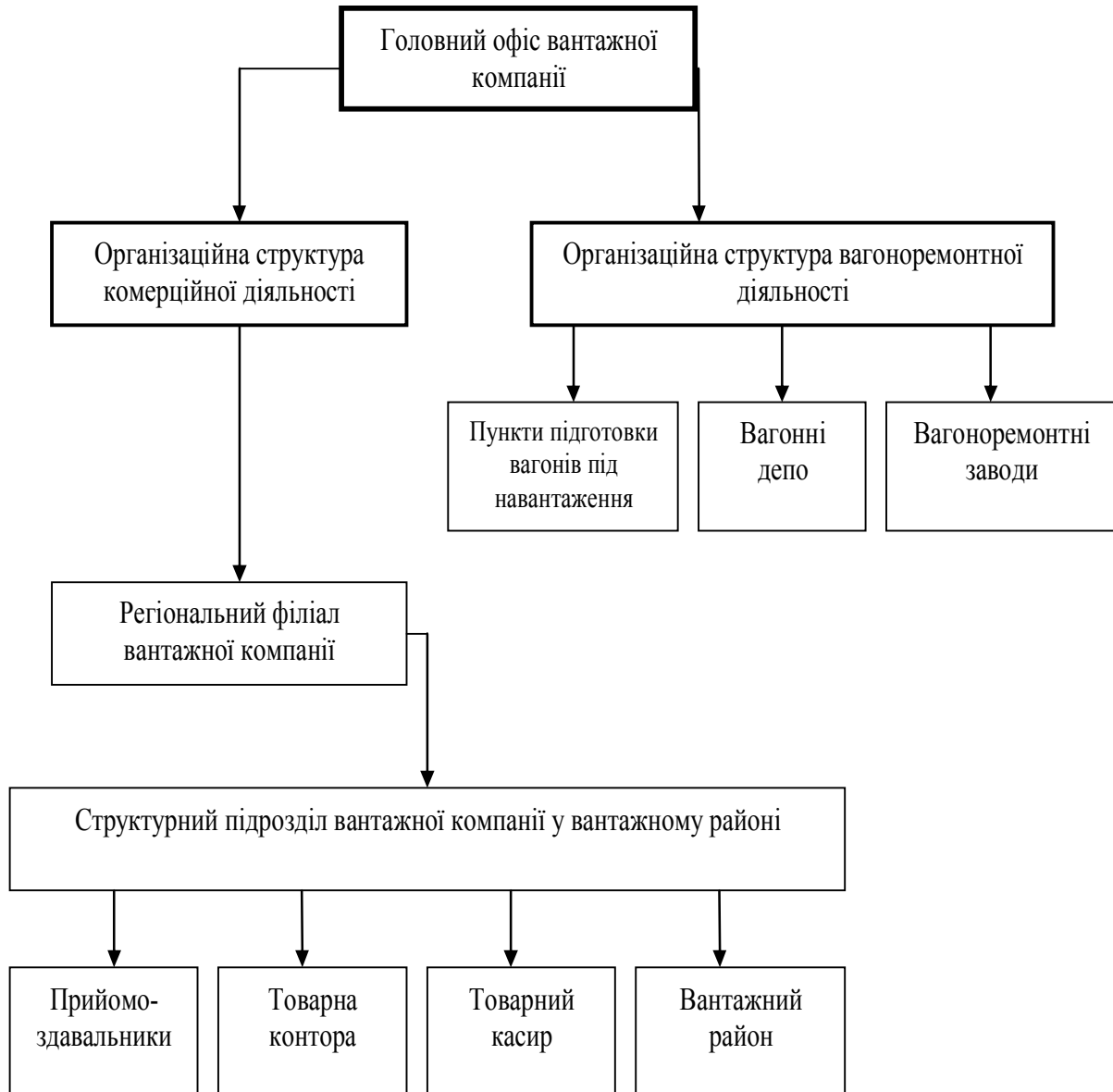


Рисунок 4.- Організаційна структура вантажної компанії в умовах сучасного ринку

Висновки. Завданнями вантажної компанії в умовах сучасного ринку є:

- проведення технічної, технологічної політики та визначення нормативів з питань вантажної і комерційної роботи;
- удосконалення процесу перевезень шляхом упровадження досягнень науково-технічного прогресу, прогресивних технологій і

автоматизованих систем управління та застосування передових форм організації праці;

- підготовка пропозицій до розроблення та удосконалення нормативно-правових і технологічних документів з питань перевезення вантажів у всіх видах сполучень;
- участь у розробці міжнародних транзитних тарифів і тарифної політики

залізниць країн-учасниць СНД, міжнародних тарифних угод про перевезення вантажів;

- підготовка нормативних документів щодо правил застосування тарифів і розрахунків за транзитні перевезення; контроль та аналіз розрахунків за вантажні перевезення;

- вжиття заходів щодо збільшення доходних надходжень і попередження втрат платежів за виконані ДАК «УЗ» перевезення і надані послуги;

- організація якісного виконання вантажних перевезень разом з причетними управліннями Укрзалізниці;

- організація разом з Головним управлінням перевезень роботи із залучення до перевезень додаткових обсягів вантажів шляхом здійснення маркетингових та логістичних досліджень, спрощення технології та підвищення якості перевезень;

- організація актово-претензійної роботи;

- системний аналіз збитків від перевезень вантажів;

- розгляд та регулювання претензій за незбереженні перевезення та прострочення в доставці вантажів у міжнародному сполученні;

- контроль за виконанням залізницями, користувачами послуг залізничного транспорту, операторами, експедиторами правил, угод і умов перевезень вантажів;

- проведення ревізій і перевірок на підпорядкованих підприємствах та структурних підрозділах з питань охорони праці, дотримання вимог природоохоронного законодавства, безпеки руху поїздів і автотранспорту у вантажному господарстві, використання

вантажних вагонів, а також інших технічних засобів вантажної компанії при обслуговуванні вантажовласників та інших користувачів послуг;

- розробка та впровадження технологій комбінованих та контейнерних перевезень, взаємодія з іншими видами транспорту в організації комбінованих та змішаних перевезень у міжнародних сполученнях;

- розробка та актуалізація логістичних схем транспортування основних видів транзитних вантажів;

- аналіз стану транзитних перевезень вантажів; прогнозування обсягів транзитних перевезень територією України;

- організація роботи з користувачами послуг вантажних перевезень стосовно надання послуг із використанням вагонів робочого парку вантажної компанії, компаній-операторів та інших власників рухомого складу;

- здійснення оперативного керівництва комерційною роботою, аналіз виконання кількісних та якісних показників роботи компанії.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Доповідь завідувача лабораторії аналізу й прогнозування транспортно-логістичних систем Інституту народногосподарського прогнозування РАН професора, доктора економічних наук Ю. А. Щербаніна.

2. Економічна енциклопедія в 3-х т. / За ред. С.В. Мочерного, – К.: Академія, 2001. – Т.3 - 146 с.

Аннотація. В статье рассмотрены основные подходы управления парками грузовых вагонов. Автором предложена организационная структура грузовой кампании в условиях современного рынка и модель взаимодействия грузовых кампаний с предприятиями другой собственности и структурными подразделениями железных дорог Украины.

Ключевые слова: реформирование, грузовые перевозки, парк грузовых вагонов, компании-операторы.

Summary. In the article the basic approaches address the management of parks freight wagons. The author of the proposals structure in terms of freight campaign of Contemporary market model and interaction with freight Campaigns Different enterprises by structural subdivisions of property rights and railways of Ukraine.

Keywords: reform, freight, freight car fleet, operating companies.

*Рецензент д.е.н., професор ДНУЗТ Бараиш Ю.С.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токакова І.В.*