

## ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ВАНТАЖНИМИ ЗАЛІЗНИЧНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ

*Кондратюк М.В., к.е.н., ст. викладач (Укр ДАЗТ)*

*В статті досліджуються проблеми та шляхи удосконалення управління вантажними залізничними перевезеннями України. Запропоновані пропозиції щодо створення ефективної, прозорої і зрозумілої ринку технології удосконалення управління вантажними залізничними перевезеннями України.*

*Ключові слова: залізничний транспорт, вантажні залізничні перевезення, системи управління приватними вантажними перевезеннями.*

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Зараз Укрзалізниця проводить реорганізацію структури вантажних залізничних перевезень. В Україні відбулася зміна статусу українського вантажного рухомого складу з інвентарного на власний шляхом передачі парку до двох державних операторських вагонних компаній: «Дарницький вагоноремонтний завод» і «Укрспецвагон».

У поточному році списанню підлягатимуть 4,3 тисячі піввагонів з парку Укрзалізниці і всього 400 одиниць з парку приватних власників.

Всього за 2012-2020 роки буде списано 44,2 тис. піввагонів або 48% нинішнього розміру парку країни. Брак вантажних вагонів є однією з головних проблем Укрзалізниці [1].

Незважаючи на всі зусилля, поки не вдалося остаточно усунути жодну з причин цього дефіциту: частина вітчизняного парку експлуатується в країнах СНД і повертається лише для проведення капітального ремонту. Крім того, вантажовідправники, використовують вагони як склади на колесах, сплачуючи перевізнику штрафи за їх затримку.

Сьогодні існує проблема в створенні ефективної, прозорої та зрозумілої системи управління приватними вантажними перевезеннями, яка дозволить досягти цільових параметрів ефективності процесів експлуатаційної роботи, передбачених стратегією розвитку залізничного транспорту України.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вирішенням проблем, пов'язаних з питаннями визначення стратегії удосконалення управління вантажними залізничними перевезеннями України здійснювалось в працях вітчизняних науковців, таких як: І.М.Аксьонов, Ю.Ф. Кулаєв, Т.А.Мукмінова, М.І. Пасічник, Е.А. Петренко, В.О.Федорович [2-7].

Проаналізувавши різноманітні варіанти шляхів реформування Укрзалізниці, запропонованих у галузевій науковій літературі такими авторами як І.М.Аксьонов, Ю.Ф. Кулаєв, М.І. Пасічник, Е.А. Петренко, В.О.Федорович, автор прийшов до висновку, що більшість з них є корисними але, носять суто теоретичний характер та не враховують

сучасних ринкових тенденцій розвитку вантажних перевезень.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Сьогодні, дуже гостро стоїть проблеми простою рухомого складу під вантажними операціями на під'їзних коліях промислових підприємств та експлуатації вітчизняних вагонів за кордоном.

За даними Укрзалізниці, це зумовлено незадовільним станом під'їзних шляхів, засобів вивантаження, а також тим, що на ряді об'єктів були демонтовані складські приміщення, крани, вагоноперекидачі, вивантажувальні естакади та засоби малої механізації [8].

Частково проблему експлуатації вітчизняних вагонів за кордоном вдалося вирішити шляхом передачі парку на баланс спеціалізованих підприємств, що входять в структуру Укрзалізниці.

Експерти вважають, що найбільш імовірним способом скорочення дефіциту вантажних вагонів стане розширення приватного парку рухомого складу.

**Постановка мети і задач.** Метою цієї статті є спроба надати пропозиції щодо створення ефективної, прозорої і зрозумілої ринку технології удосконалення управління вантажними залізничними перевезеннями України.

**Виклад основного матеріалу.** З 1 січня 2012 року почав працювати Український транспортно-логістичний центр, основне завдання якого — оптимізувати вантажні перевезення всередині країни за рахунок централізованого управління вагонами усіх українських власників вантажного рухомого складу.

Сьогодні Укрзалізниця пропонує приватним компаніям взяти в оренду строком на шість років вагони, термін служби яких закінчився, і відновити їх за свій рахунок. Для стимулювання такої співпраці залізничники знижують орендні ставки.

Однак труднощі з поверненням рухомого складу як і раніше залишаються. Криті вагони, які Укрзалізниця вже почала передавати на баланс спеціалізованих підприємств, працюють переважно на території країн СНД через більш низьку платню за їх використання.

Основним і вирішальним фактором є ціна. Економічні важелі, які передбачені правилами експлуатації, не виконують свої функції. Санкції переходять в розряд обов'язкового збору за користування вагоном. Близько 50% платформ також працюють за межами України. При цьому рішення про зміну статусу платформ з інвентарних на власні ще не прийнято [8].

Як показує практика, адміністративних заходів явно недостатньо. Рівень підвищення повинен бути таким, щоб покрити витрати на утримання власного вагона і компенсувати недоотриманий прибуток від виведення вагона з обороту.

На думку автора, вирішити ці проблеми можливо за рахунок організації руху вантажних поїздів за розкладом з фіксованою датою відправлення з переходом від безперервного прийому заявок до місячного планування перевезень не лише вантажів, але і порожніх вагонів.

Заявлені вантажовідправниками об'єми не повинні постійно змінюватися протягом звітного періоду. Технологія роботи повинна ґрунтуватися на нормативну базу, адаптовану до сучасних умов транспортного ринку, і раціональну систему тарифів, що повинно обмежити непродуктивні і зустрічні перевезення. Це дозволить підвищити якість і точність нормування ресурсів перевізника, ефективніше управляти вагонним парком з врахуванням потреб у вантажних ресурсах на весь плановий місяць. Збільшити планову дисципліну вантажовласників і операторів в частині завчасного формування параметрів транспортного обслуговування, рівномірності перевезень вантажів і порожніх вагонів.

Дуже важливим шляхом в вирішенні представлених проблем є створення програми організації руху за розкладом в умовах повністю приватного парку, яка може працювати лише після розробки ефективних механізмів управління рухом приватного рухомого складу.

Ця програма передбачає консолідацію парку різних власників під управлінням одного з операторів, що забезпечує стабільне пред'явлення вантажу до перевезення за календарним розкладом. Реалізація цієї програми дасть можливість прокласти «нитки» графіка руху і забезпечити оптимальну підв'язку локомотивів і бригад як по станції відправлення, так і

станціям зміни. В результаті повинно відбутись підвищення ефективності роботи рухомого складу в цілому на маршруті і, як наслідок, скорочення його загальної кількості для вивозу наявних вантажів.

**Висновок.** В цілому запропоновані заходи повинні забезпечити зниження порожнього пробігу вантажних вагонів, підвищення продуктивності локомотивів в поїзній і маневровій роботі, скорочення простою вагонів на сортувальних станціях до технологічно обґрунтованого рівня. Все це, у свою чергу, створить основу для підвищення стабільності забезпечення потреб у вантажних ресурсах, зменшення потреби в збільшенні приватного вантажного вагонного парку.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Арсланов М. Грузоперевозки: как "Укрзалізниця" борется с дефицитом вагонов [електронний варіант]: Режим доступу до публікації: <http://cfts.org.ua/articles/46043>
2. Аксенов І.М. Особенности реструктуризации в современных условиях [текст] / І.М. Аксенов, В.В. Пасечник // Залізничний транспорт України.- 2001.- № 1.-С. 7-11.
3. Кулаев Ю.Ф. Эффективность транзитных грузовых перевозок железных дорог Украины [текст] / Ю.Ф. Кулаев // Залізничний транспорт України.- 2010.- № 6.-С. 58-62.
4. Кулаев Ю.Ф. Методы расчета себестоимости перевозок в грузовых поездах разной категории [текст] / Ю.Ф. Кулаев // Залізничний транспорт України.- 2011.- № 11.-С. 20-22.
5. Мукмінова Т.А. Реформування залізничної галузі: ключові аспекти [текст] / Т.А. Мукмінова // Залізничний транспорт України. - 2006. - №3. - С. 32.
6. Петренко Е.А. Залізничні транзитні перевезення в Україні: стан і проблеми [текст] / Е.А. Петренко // Залізничний транспорт України.- 2010.- № 1.-С. 58-62.
7. Федорович В.О. Организационно-правовые механизмы формирования железнодорожной транспортной корпорации-холдинга [текст] / В.О. Федорович // Экономика железных дорог. - 2005. - №11. - С. 25.
8. Гребеник Е. Вагон проблем: украинских производителей вытесняют с рынка России [електронний варіант]: Режим доступу до публікації: <http://cfts.org.ua/articles/47791>

**Аннотация.** В статье исследуются проблемы и пути усовершенствования управления грузовыми железнодорожными перевозками Украины. Предложены механизмы создания эффективной, прозрачной и понятной рынку технологии усовершенствования управления грузовыми железнодорожными перевозками Украины.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, грузовые железнодорожные перевозки, системы управления грузовыми железнодорожными перевозками.

**Summary.** In the article the problems and ways of improvement of management freight railway transportations of Ukraine are probed in the article. The mechanisms of creation are offered effective, transparent and clear the freight railway transportations of Ukraine.

**Keywords:** railway transport, freight railway transportations, control system by freight railway transportations.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*