

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРІВ

Даніленко Едуард Іванович,
д. т. н., професор, завідувач кафедри «Залізнична колія та колійне господарство» Державного університету інфраструктури та технологій.
Вул. І.Огієнка, 19, м. Київ, Україна, 03049.
Тел.: +38 044 591 51 47; +38 050 732 82 01.
E-mail: zkks@ukr.net.

Карпінський Сергій Леонідович,
наук. співробітник, ст. викладач, кафедри «Залізнична колія та колійне господарство»

Державного університету інфраструктури та технологій.
Вул. І.Огієнка, 19, м. Київ, Україна, 03049.
Тел.: +38 044 591 51 47
E-mail: zkks@ukr.net.

Молчанов Віталій Миколайович,
к. т. н., доцент кафедри «Залізнична колія та колійне господарство» Державного університету інфраструктури та технологій.
Вул. І.Огієнка, 19, м. Київ, Україна, 03049.
Тел.: +38 096 597 70 22.
E-mail: vitmolch@gmail.com.

Транспортні системи та логістика

УДК 656.078

Канд. техн. наук Яновський П.О.

**ПЕРЕДУМОВИ ФОРМУВАННЯ
СУЧАСНОЇ СИСТЕМИ КОНТРОЛЮ
ЗА ЯКІСТЮ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

*Присвячується вченому, другу, вчителю і однодумцю академіку транспортної академії України, доктору економічних наук, професору, почесному залізничнику
Юрію Федоровичу Кулаєву*

Ключові слова: *якість перевезень, під'їзні колії, станції примикання, взаємодія, транспортний ринок, простої вагонів, тарифна політика, державне регулювання, система, відповідальність вантажовласників, партнерські відносини.*

Вступ та постановка проблеми

В умовах необхідності розгортання роботи з відновлення економіки держави і швидкого виведення її функціонування на бажаний для суспільства рівень першочергового значення набувають проблеми поліпшення на взаємовигідних умовах відносин між вантажовласниками та залізницями, технічного і технологічного переозброєння магістрального і промислового залізничного транспорту. Проблема пошуку комплексу ефективних захо-

дів, реалізація яких в експлуатаційній роботі залізниць дасть змогу поліпшити використання наявних обмежених ресурсів та підвищити якість транспортних послуг, в сучасних умовах глобалізації економічних, фінансових і валютних відносин між державами набуває особливої актуальності.

В умовах високої динамічності ринку вантажних перевезень ускладнюється використання загальної інфраструктури залізничного транспорту, тягового рухомого складу і вагонного парку. В результаті зростають непродуктивні простої вантажних вагонів на станціях залізниць і під'їзних коліях підприємств, що призводить до погіршення їх використання, а також збільшує виробничі витрати та негативно впливає на результати фінансової діяльності різних компаній (виробників чи споживачів) і залізниць [1].

Важливою причиною зниження активності використання вагонного парку є різне відношення до вирішення цієї проблеми у промислових підприємств приватного бізнесу, власників рухомого складу і залізниць. Тому стратегічним напрямком інноваційного розвитку транспортної галузі і її складової – залізничного транспорту в сфері удосконалення організації експлуатаційної роботи залізниць повинно стати впровадження сучасної системи контролю за якістю транспортних послуг, яка буде забезпечувати високий рівень взаємодії підприємств і залізниць на основі реалізації

принципів компромісного оперативного управління роботою вагонних парків.

Мета дослідження. Метою статті є наведення результатів дослідження тривалості часу знаходження вантажних вагонів на під'їзних коліях різних підприємств, де має місце їх затримка понад встановленої технологічної норми, виявлення найбільш характерних причин перепростоїв рухомого складу і формування головних принципів розробки сучасної системи контролю за якістю транспортних послуг (СКЯТП).

Зв'язок з нормативно-правовими актами та науковими і практичними завданнями

Дослідження здійснювалося із врахуванням пріоритетних напрямків розвитку залізничного транспорту, наведених у Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 р. №1555-р. Крім того, наведені у статті рекомендації виконаного дослідження, відповідають положенням Концепції і Програми реструктуризації залізничного транспорту України, а також пакету Директив ЄС 91/440, наказів і нормативних документів ПАТ «Українська залізниця».

Аналіз досліджень і публікацій

Особливе значення в умовах постійного посилення конкуренції між різними видами транспорту і в реформуванні економічної системи держави набуває проблема підвищення якості транспортного процесу на основі оновлення виробничо-технічної бази залізниць і створення конкурентного виробництва залізничних підрозділів з впровадженням сучасних високоефективних технологій переробки і перевезень вантажів [1–3].

В цілому, питанню підвищення якості транспортного процесу була присвячена велика кількість вітчизняних та закордонних наукових робіт та досліджень [1–11].

Аналіз виконаних праць і практики організації експлуатаційної роботи залізниць дозволяє виділити два дуже важливих підходи до підвищення ефективності процесу доставки вантажів [4]:

- удосконалення діючих технологічних процесів всіх залізничних підрозділів і використання сучасних технологій;

- поступова модернізація інфраструктури і впровадження нової високоефективної техніки.

В роботах [5, 6] розглянуто впровадження сучасних математичних методів і ЕОМ для обґрунтування раціонального використання вагонного парку, технічного оснащення вантажних фронтів. Крім того, наведено основні напрямки в оптимізації технології вантажної роботи, автоматизації комерційних операцій, а також розроблено математичні моделі прогнозування кількісних і якісних показників вантажної роботи, управління запасами, розміщення вантажних пристроїв і їх розподілу на складах і транспортних вузлах та інші. Розроблені рекомендації дуже важливі для сучасних економічних умов розвитку нашої держави, внаслідок збільшення тривалості простою вагонів під однією вантажною операцією за останні 13 років по мережі залізниць більш ніж на 60 %.

Проблемі ефективної організації та якісному управлінню транспортними послугами присвячено достатньо багато наукових праць, серед яких особливої уваги заслуговують роботи [7–11].

Результати останніх наукових робіт, які присвячені підвищенню якості транспортного процесу, звертають увагу на те, що системі транспортного обслуговування економіки держави найбільш доцільно досліджувати з використанням логістичного підходу. Особлива увага в них звертається на необхідність забезпечення якісної взаємодії виробництва і транспорту, з врахуванням реальної економічної ситуації в Україні і світових глобальних тенденцій. При цьому важливо забезпечити впровадження в транспортний процес системи логістичного управління конкретним перевезенням, комплексного розвитку промислового і магістрального залізничного транспорту, з врахуванням інтересів усіх учасників доставки вантажів. Такий підхід відповідає сучасним вимогам ринкових відносин у суспільстві, а також призводить до скорочення суспільних витрат не лише на транспортування вантажів, а мі на собівартість виробленої продукції [9, 11].

Отже, проблема підвищення ефективності транспортного процесу в умовах постійного посилення конкуренції між видами транспорту набула особливої актуальності в умовах

економічних перетворень в державі і привернула пильну увагу провідних закордонних і вітчизняних вчених. Тому задача управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту на ринку транспортних послуг вимагає всебічного аналізу і серйозного наукового обґрунтування принципів сучасної системи контролю за якістю транспортних послуг.

На основі виконаного аналізу результатів наукових робіт відомих вчених і практичного досвіду здійснення транспортного процесу було встановлено, що проблема якості транспортного процесу, як правило, розглядалася без детального вивчення взаємодії всіх користувачів транспортних послуг і залізничного транспорту, яка представляє собою дуже складний і комплексний процес і не в повній мірі враховує інтереси усіх учасників логістичного ланцюга доставки вантажів (ЛЛДВ): виробника, транспортно-експедиторських і операторських компаній, перевізника і споживача.

Основний матеріал

Економічне реформування України передбачає інтенсивний розвиток економічних, фінансових і валютних відносин між підприємствами всередині держави, а також зміцнення міжнародних взаємозв'язків і взаємозалежностей. Тому для сучасної світової економічної системи характерним є взаємне проникнення і переплетіння національних економік та перетворення їх на єдину глобальну світову господарську систему, в якій транспорту відводиться вирішальна роль. Так на транспортні витрати в загальних витратах на логістику товарів припадає 43 %, тобто майже половина всіх логістичних витрат в процесі просування виготовлених товарів на ринку [10].

Враховуючи те, що транспортний фактор займає важливе місце в розвитку різних регіонів і держави в цілому, а також в міжнародній економіці та у зовнішній торгівлі, необхідно забезпечити першочерговий розвиток його складових з врахуванням конкретної економічної ситуації. Прогрес у транспортній сфері характеризується рівнем технічного і технологічного розвитку усіх видів транспорту, що необхідно враховувати при використанні в економіці логістики, розробкою і впровадженням ЛЛДВ, які повинні стати важливою основою технології транспортного процесу за участі усіх видів транспорту.

Практика роботи залізниць України свідчить, що понад 90 % усіх вантажних операцій мережі здійснюється на під'їзних коліях підприємств, яких в сучасних умовах нараховується понад 7 тисяч, із загальною довжиною колій 27 тис. км, яка перевищує більш ніж 1,2 разів експлуатаційну довжину залізничних колій загального користування. На під'їзних коліях здійснюється безпосередня взаємодія щодо передачі вантажів між вантажовласниками і магістральним залізничним транспортом.

Результати аналізу статистичних даних щодо роботи магістральних залізниць і під'їзних колій промислових підприємств свідчать, що в теперішній час система їх взаємодії не забезпечує високого ступеня ефективності, на що вказує суттєве збільшення тривалості часу знаходження вагонів на під'їзних коліях (у порівнянні із даними 2001 р. простій вагонів під однією вантажною операцією зріс у 1,6 рази), затримка вагонів на магістральних станціях, а також часті пошкодження вагонів при виконанні вантажних операцій на підприємствах. Слід відзначити, що попередній період характеризується зменшенням інвентарного парку вантажних вагонів, що знаходяться у власності залізниць (у порівнянні з 1990 р. парк вагонів у 2014 р. знизився до 15 %). Решта вагонів 85 % тепер знаходяться у приватній власності. Крім того, в транспортному процесі стали приймати участь нові структури: оператори, посередники, що суттєво ускладнило систему управління і раціонального використання вагонного парку.

Мають місце затримки навантажених вагонів на залізницях через порушення умов взаємодії станцій і промислових підприємств, морських портів і елеваторів [9]. Це трапляється через завантаженість вантажних фронтів на під'їзних коліях та несвоєчасне підведення суден. Такі ситуації унеможливають перевантаження за прямим варіантом безпосередньо на судно, адже технологія перевезення зернових в умовах здійснення експортних відправлень передбачає використання елеваторів. Крім того, трапляються випадки надходження у порт неякісного зерна, а також має місце недосконалість взаємодія власників зернових вантажів і залізниці. Вирішення цієї проблеми набуває особливої актуальності в умовах постійного збільшення

щодо вантажу, яке вже перевищило 900 вагонів, і подальший експорт цих вантажів буде наростати. Такі значні обсяги відправлень ввели Україну в число найбільш крупних експортерів зерна в світі.

Результати аналізів причин затримок вагонного парку в пунктах стику залізниць, підприємств, а також портів свідчать, що на даний момент існує проблема порушення необхідних умов взаємодії із різними суміжниками, що призводить до перепростоїв рухомого складу. Крім необхідного прискорення виконання операцій цими установами, важливо вирішити питання оптимізації цих структур і раціонального їх територіального розміщення відносно транспортних підрозділів (наприклад, лабораторії для перевірки якості зерна). З метою суттєвого покращення стану використання вагонного парку в цілому на мережі залізниць і поліпшення якості транспортного обслуговування клієнтури прийшов час проведення ґрунтовних наукових досліджень причин порушень умов взаємодії підрозділів залізниць і підприємств. Таку роботу важливо провести з урахуванням конкретних особливостей нерівномірного розміщення, специфічних особливостей розвитку продуктивних сил за регіонами держави.

При дослідженні проблеми дотримання умов взаємодії залізниць із підприємствами слід розглядати її в трьох аспектах:

– технічний – передбачає детальне вивчення технічного стану внутрішнього транспорту, станцій примикання, під'їзних колій і залізничних напрямків магістрального транспорту; особливу увагу потрібно звернути на відповідність переробної спроможності усіх технічних пристроїв існуючим і перспективним вантажопотокам, з урахуванням результатів техніко-економічних обґрунтувань етапного її розвитку;

– експлуатаційний – передбачає виявлення усіх «вузьких місць» в технологічному забезпеченні транспортного процесу, впровадження прогресивних технологій в функціонування внутрішнього транспорту підприємств і залізниць з метою налагодження сучасного транспортного конвеєра, з урахуванням посилення конкуренції із автомобільним транспортом;

– економічний – передбачає забезпечення мінімальних транспортних витрат усіх учасників логістичного ланцюга.

Стосовно технічного аспекту важливо забезпечити рівно виважене технічне оснащення під'їзних колій і станцій примикання, у взаємодії із залізничними напрямками, яке повністю буде враховувати сучасні і перспективні умови взаємодії і завантаження усіх елементів логістичного ланцюга (ЛЛ) [9]. Для цього слід переглянути перероблювальні спроможності і пов'язані із ними нормативи, як елементів промислового транспорту, так і залізниць. Особливо це важливо не лише для регіонів, де мають місце диспропорції в технічному розвитку взаємодіючих елементів, а і в місцях наявності спільних тенденцій розширення виробництва тепер і на перспективу.

Залізниці постійно удосконалюють технічне оснащення станцій примикання, рухомого складу та інших технічних пристроїв. Звичайно залізниці утримують на належному рівні свою інфраструктуру (рейкові колії, сортувальні гірки, контактну мережу електрифікованих дільниць та інше) та рухомий і тяговий склад. Але наявний рівень їх зносу суттєво збільшує експлуатаційні витрати на їх утримання, а їх недостатня кількість, чи несвоєчасна подача під навантаження, порушують ритм виробничого процесу, що погіршує якість обслуговування економіки. Тому перероблювальні спроможності станцій примикання повинні відповідати реальному відправленню вагонів із під'їзних колій, що примикають до них. Крім того, слід звернути увагу на недостатньо розвинуту транспортну інфраструктуру для перевезень конкретних вантажів (наприклад, зернових), а також на зменшення витрат на транспортування несправних вагонів в ремонт та інше.

В технологічній формі взаємодії промислових підприємств і залізниць, звичайно, на даний час накопичено багато недоліків, які вимагають їх детального дослідження та відпрацювання конкретних заходів щодо їх усунення. Важливою формою взаємодії є маршрутизація перевезень вантажів, до розширення якої, на жаль, не спонукає діючий Статут залізниць України, але взаємні вигоди для підприємств і залізниць вимагають подальшого її удосконалення. Тому залізницям необхідно в першу чергу задовольняти заявки на маршрутні перевезення різних вантажів.

На залізницях України постійно проводиться робота, як свідчать результати різноманітних нарад, семінарів та науково-практичних конференцій, із спрощення взаємодії працівників сталевих магістралей із чисельною клієнтурою щодо прискорення обігу вагонів. Для цього рекомендуються до впровадження службами комерційної роботи та маркетингу залізниць нові єдині технології, спрощується порядок забезпечення підприємств порожніми вагонами (пряма передача їх з одних під'їзних колій на інші). Крім того, залізницями реалізуються дії спрямовані безпосередньо на створення максимальних зручностей клієнтам.

Залізничниками і вантажовласниками обговорюються важливі для них проблеми щодо: недоліків діючої нормативно-правової бази із нарахування та стягнення плати за користування вантажними вагонами, з метою їх збільшення у роботі; необхідності перегляду норм на виконання вантажних операцій; стану використання на під'їзних коліях власних вагонів та вагонів належності залізничного транспорту; ведення обліку часу використання підприємствами усіх вагонів незалежно від форми їх власності; причин великих затримок і поганого використання вагонів, що належать залізничному транспорту; застосування диференційованого підходу до вагонного парку, з метою ефективного його використання; використання в перевезеннях вагонів приватних компаній (наприклад, зерновозів), з метою скорочення їх обігу; розширення маршрутизації перевезень з місць навантаження; визначення шляхів скорочення експлуатаційних витрат, при безумовному забезпеченні зростаючих потреб в обсягах перевезень певних вантажів; необхідності доопрацювання програмного забезпечення систем керування перевезеннями щодо формування оптимальних планів перевезень, удосконалення нормативної бази із регламентації переукладання угод і умов експлуатації залізничних під'їзних колій.

Але підприємства недбайливо відносяться до збереження залізничних вагонів, припускають порушення щодо використання заборонених засобів виконання вантажних операцій і в результаті мають місце численні пошкодження вагонів, до ступеня ви-

ключення їх із інвентарного парку. Крім того, під час знаходження вагонів на під'їзних коліях бувають часто їх сходження з колій, що призводить до їх значних пошкоджень. В результаті пошкоджені вагони виводяться із робочого парку на тривалий період часу для проведення ремонтних робіт, що призводить до ускладнень з виконанням заявок залізницями щодо подачі порожніх вагонів під навантаження іншим клієнтам. Також залізниці несуть значні фінансові втрати на ремонт пошкоджених вагонів. Слід відмітити, що для підприємств-гігантів вугледобувної, металургійної та інших галузей промисловості, які часто порушують технологію виконання вантажних операцій, нарахування сум збитків за ремонт вагонів майже не діє.

Таке безвідповідальне відношення керівників потужних виробництв до збереження державного рухомого складу примушує залізниці проводити комплекс заходів (здійснюються перевірки) по запобіганню ушкоджень вагонного парку через недбалість підприємств. Завдяки таким перевіркам призупиняється, через невідповідність встановленим вимогам, робота механізмів, які взаємодіють з вагонами на підприємствах; закриваються під'їзні колії і стрілочні переводи при наявності порушень в їх експлуатації; зупиняється несанкціоноване вивантаження сипучих вантажів за допомогою грейферного крана, вагоноперекидачів, гіркових уповільнювачів до усунення порушень. Така принципова і системна робота стимулює промислові підприємства більш відповідально відноситися до експлуатації вагонного парку.

До 1990 року практично усі вантажовласники-користувачі залізничного транспорту були державними підприємствами і обслуговувались на 100 % державним вагонним парком. За роки незалежності ситуація кардинально змінилася. У 2014 році із 1,1 млн суб'єктів зареєстрованих у ЄДРПОУ вже тільки 25 тисяч становили державні підприємства та організації.

Слід відзначити, що вагони залізниць і приватних компаній «працюють» не в рівних умовах. В інвентарних вагонах перевозять вантажі, які не хочуть перевозити при-

ватні перевізники. Також вагони приватних компаній-операторів після вивантаження повертаються в порожньому стані на станцію наступного навантаження. Хоча через дефіцит таких вагонів в районі їх вивантаження є підприємства, які вимушені чекати порожні вагони інвентарного парку. Тому залізниці вимушені направляти свої порожні вагони (назустріч порожнім приватним вагонам) в ці пункти, з метою виконання замовлення на них. Це призводить до значних порожніх пробігів приватних вагонів і значних втрат для економіки країни в цілому. Проблема ефективного використання приватних і інвентарних вагонів вимагає негайного вирішення на законодавчому рівні. Для цього потрібно у взаємовідносини залізниць, власників вагонів та клієнтури впровадити ринкові механізми і тим самим забезпечити використання усіма учасниками транспортного процесу ринкової (однакової для всіх) «ціни» одного вагону. Завдяки їй буде можливість спрямовувати зароблені гроші у закупівлю нових вагонів та на їх відновлення. Такий підхід було використано залізницями Російської Федерації, з позитивним результатом.

Тому, під час реалізації першого етапу реформування залізничного транспорту в Україні, важливо створити сучасний ринок послуг. Учасниками такого ринку в першу чергу стануть оператори вантажних вагонів і компанії-перевізники, функціонування яких сприятиме якісному відпрацюванню алгоритму ринкового тарифоутворення на залізничні послуги. Впровадження ринкової системи тарифоутворення сприятиме позбавленню дефіциту рухомого складу через розподіл відповідальності за складові ринкової тарифної системи між державою і ринком. Мають місце думки спеціалістів, що за державними органами повинно лишитися здійснення тарифної політики з забезпечення справедливого доступу різних клієнтів до користування залізничною інфраструктурою, а вартість інших послуг, які не стосуються залізничної інфраструктури (наприклад, вагонної складової тарифу), визначатиметься потребами ринку. Тобто такі послуги вийдуть зі сфери впливу держави. Отже, пропонується, що через пода-

льше впровадження в економіку ринкових відносин і їх постійне удосконалення вірним буде введення змінної «вартості» вагона, конкретна величина якої буде визначатись попитом ринку в конкретний момент часу. Така система буде спонукати залізничний транспорт і приватних операторів оновлювати вагонний парк. Вона успішно використовується в розвинених країнах із сталою ринковою економікою.

Робота під'їзних колій підприємств для залізниць тривалий час є однією з найважливіших і складних задач в розбудові взаємовигідних партнерських відносин із різноманітною клієнтурою. Відомо, що їх технічний стан в переважній більшості не відповідає сучасним вимогам, що призводить до значних затримок вагонів та їх пошкодженням. Основними причинами такого стану на промислових підприємствах, а також в портах, є застаріле устаткування, порушення технології навантаження і вивантаження вагонів та неякісне утримання під'їзних колій. В результаті вагони простоюють в очікуванні вивантаження тривалий час, сходять з рейок, пошкоджуються при грейферному вивантаженні і виконанні маневрових операцій, навантажуються з порушенням технічних норм та інше.

Для оцінки реального відношення клієнтури до дотримання встановлених правил і норм експлуатації вантажних вагонів було виконано, з урахуванням наявних рекомендацій [11], аналіз реальних їх простоїв на під'їзних коліях підприємств в різних регіонах держави та вивчено і систематизовано причини затримок вагонів понад встановлених нормативів (табл. 1). В результаті такого аналізу сформовано шість груп причин затримок вагонів, які охоплюють практично увесь спектр існуючих недоліків, як на підприємствах, так і на магістральному залізничному транспорті.

Так, до першої групи причин затримок, пов'язаних із недоліками в роботі промислових підприємств і їх внутрішнього транспорту, віднесено наступні: зайнятість фронту навантаження; несправність навантажувально-розвантажувальних машин; ремонтні роботи на підприємстві; несправність локомотива підприємства; повільне вивантаження

Табл. 1 – Розподіл за групами причин затримок вантажних вагонів, кількості цих причин і затриманих вагонів та відповідних вагоно-годин їх простоїв на під'їзних коліях підприємств

№	Групи причин затримок вагонів	Данні про розподіл за групами причин, %		
		кількість причин	кількість затриманих вагонів	вагоно-години простоїв
1.	Недоліки в роботі підприємств і промислового залізничного транспорту	39,8	77,3	62,5
2.	Порушення необхідних умов якісної взаємодії виробництва і магістрального залізничного транспорту	25,5	9,1	11,0
3.	Порушення взаємодії із суміжниками (митниця та інші)	14,2	5,6	8,6
4.	Непідготовленість до перевезення вантажу	12,7	5,6	4,3
5.	Недоліки в плануванні перевезень вантажів	6,2	2,1	13,4
6.	Порушення взаємодії виробництва і споживання	1,6	0,3	0,2
Разом		100	100	100

вантажу; тривале оформлення вантажних документів; несправність під'їзної колії; відключення електроенергії; зміна режиму роботи підприємства з тримінного на однозмінний.

До складу другої групи причин затримок вагонів віднесені причини порушення умов взаємодії підприємств і магістрального залізничного транспорту: зайнятість фронту вивантаження через згущення прибуття вантажу; затримка вагонів під очищенням їх після вивантаження; затримка вагонів на шляху прямування у «кинутих» поїздах; тривале накопичення вагонів в маршрут; затримка вивантаження через переповнення прийомних ємностей.

Третя група причин включає неузгодженість дій вантажовласників із суміжними органами держави, яка призводить до затримок вагонів через тривале проведення митних операцій і оформлення карантинних сертифікатів.

Причини, які вказували на непідготовленість до перевезення вантажу, віднесено до четвертої групи. Вони також призводять до

затримок вагонів при виконанні аналізу якості вантажу, проведення очищення зерна через його низьку якість та через зниження температури в'язкості мазуту.

П'ята група причин враховує недоліки в плануванні перевезень вантажів, що призводять до перепростоїв вагонів через відсутність вантажу для планових вантажоотримувачів.

Важливою умовою якісного забезпечення порожніми вагонами вантажовласників і використання вагонного парку є необхідність чіткої взаємодії виробництва і споживання (шоста група причин). Порушення цієї умови спричиняє наступні причини затримок вагонів: відсутність отримувачів продукції через зменшення ринку збуту; відсутність підтвердження електронної заявки отримувача вантажу; очікування узгодження з вантажоодержувачем підведення навантажених вагонів.

Результати проведеного аналізу даних щодо причин затримки вагонів, кількості затриманих вагонів, а також величин перепростоїв вагонів на під'їзних коліях (табл. 1) свідчать, що найбільше складнощів в залізнич-

них перевезеннях виникає через недоліки в роботі промислових підприємств і промислового залізничного транспорту (перша група причин): по кількості причин затримок вантажів, майже 40 % припадає на відсутність системної роботи підприємств щодо оновлення внутрішнього транспорту; 77,3 % вагонів затримується на під'їзних коліях з цих же причин (першої групи), а їх перепростої складають 62,5 % від загальних їх обсягів.

Також результати детального дослідження причин затримок вагонів промисловими підприємствами свідчать, що кількість затриманих вагонів з вини клієнтів складає майже 80 %, а їх вагоно-години простою – більше 60 %. Слід відзначити, що найбільше затриманих вагонів характерно регіонам (залізницям) масового розміщення промислових підприємств-гігантів. Такі дані вказують на те, що державній владі необхідно докорінно змінити відношення до залізничного транспорту, припинити інвестування високорентабельних та рентабельних крупних підприємств приватного бізнесу за рахунок втрат залізничного транспорту.

Входження України до держав Європейської співдружності, де частка залізничних перевезень зберігається на рівні лише 10–11 % (дані Європейської комісії з розвитку ринку залізничних перевезень) вимагає від нашої державної влади розбудови за Європейськими стандартами транспортного ринку.

Слід відмітити, що сьогодні транспортна система держави, до складу якої входять основні складові – залізничний і автомобільний транспорт, розвивається безсистемно, хаотично, що поглиблює між ними протиріччя і більш загострює конкуренцію між наземними видами транспорту. В результаті автомобільний транспорт все більше і більше проникає в сферу діяльності залізниць, що зменшує обсяги роботи залізниць, рівень завантаженості та використання рухомого складу. З позиції конкуренції – це нормальне явище, але за умови, коли конкуренція справедлива, цивілізована. В умовах сучасних економічних відносин у нашій державі, так стверджувати немає ніяких підстав. Навпаки, залізничний транспорт функціонує в порівнянні з автомобільним в більш складних умовах.

Перш за все, залізниці несуть значні витрати на утримання своєї інфраструктури, рухомого і тягового складу. Крім того, тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом найнижчі в Європі і в СНД. Також для вантажовласників дуже низька плата за користування вагонами і слабка їх відповіда-

льність за збереження вагонів в належному стані. Автомобілістам для здійснення вантажних перевезень достатньо мати справні транспортні засоби, ремонтну базу для них та кваліфікований штат водіїв і ремонтників. Ремонт і утриманням автодоріг, стан яких катастрофічний, підприємства і фірми автомобільного транспорту не займаються. Крім того, при виконанні перевізної роботи, вони наносять колосальну шкоду державному господарству тому, що автомобілісти часто перевищують допустиме навантаження на одну вісь вантажного автомобіля. В Україні її величина не повинна бути більшою 10 т.

Зазвичай залізниці сприймають, через названі реальні обставини, автомобільний транспорт лише, як важливого конкурента, який ще спричиняє дорожньо-транспортні пригоди на залізничних переїздах. На превеликий жаль, до цих пір між залізницями і автомобілістами не сформувались партнерські стосунки. Тобто залізниці не відносяться до автомобільних фірм як до рівноправних суб'єктів транспортного процесу, а вважають їх як перешкоду в здійсненні залізничних перевезень. Тому на державному рівні слід сформувати систему справедливого розподілу в транспортному ринку сфер раціонального функціонування автомобільного і залізничного транспорту, з позицій орієнтації всієї транспортної діяльності в державі на інтереси клієнтів (економіки країни в цілому) і забезпечення достатньої рентабельності у перевізників.

Враховуючи ту обставину, що в нашій державі в чистому виді конкуренція між видами транспорту відсутня, різні види транспорту повинні діяти в залежності від позиції кожного з них на транспортному ринку, що буде об'єктивно сприяти незалежному розвитку їх в інтересах вантажовласників і забезпечення високої ефективності транспортної системи держави в цілому. В зв'язку з цим, цю проблему слід вирішувати комплексно, через її багатогранність. Вже тепер необхідно посилити державний контроль за діяльністю автоперевізників в плані недопущення перевантажень автомобілів. Для цього важливо забезпечити у всіх регіонах діяльність спеціальних структур з необхідним технічним оснащенням (вагові комплекси) і правом застосування жорстких санкцій до порушників нормативів в перевезеннях. Крім того, важливо в державі створювати максимально комфортні і привабливі умови співробітництва підприємств із залізницею щодо підвищення рівня якості перевезень: простота і нетривале

оформлення перевезення, прийнятна плата і швидкість доставки вантажів, забезпечення його безперечної схоронності та інше.

Протягом трансформаційного періоду у державі, на жаль, вирішуються дуже складні проблеми функціонування залізничного транспорту при відсутності системності в його розвитку. Звичайно системність цієї важливої для держави роботи повинна обов'язково спиратися на реальну ситуацію на ринку транспортних послуг. Ринок не представляє собою стабільного, незмінного середовища. Він схильний до постійних змін, коливань попиту на залізничні перевезення. Тому залізниці, спираючись на реальний попит, повинні ставити перед собою конкретні завдання і вносити корективи у подальший розвиток ПАТ «Українська залізниця». Таке корегування стратегії розвитку залізниць доцільно здійснювати щорічно, з урахуванням реальної економічної ситуації в державі.

Відомо, що Міністерство економічного розвитку і торгівлі України розробляє Програму розвитку вітчизняних промислових підприємств. Звичайно, плани з розвитку залізничного транспорту потрібно синхронізувати із названою програмою. Але користь від такого узгодження буде залежати не лише від якості пропозицій залізничників. Потрібно добре зважити, наскільки реальними будуть заходи, передбачені Програмою, і як вони будуть реалізовані в державі в умовах приватної власності великої кількості промислових підприємств. Тим більше, практика їх функціонування за минулі десятиріччя свідчить, що їх власники не проявляють державницької свідомості і не збираються, маючи величезні ресурси, займатися вирішенням надскладних соціальних проблем. Без їх вирішення неможливо забезпечити поступальний і динамічний економічний розвиток держави.

Крім того, важливим моментом у розбудові партнерських відносин залізниць, автомобільного транспорту і клієнтури є тарифна система, яка буде реалізуватися в перспективі. Якщо вона не буде дійсно ринковою, із справедливим науковим обґрунтуванням і врахуванням інтересів усіх учасників транспортного процесу і стану фінансової системи держави, то підвищення тарифів на 30 %, що пропонувалося залізничниками здійснити у 2016-2017 роках, не забезпечить необхідного фінансування залізниць на потреби власних інвестицій. Підвищення тарифів на вантажні перевезення, як свідчить досвід, на 15 % у 2017 році не забезпечило фінансової стабільності залізниць, а отже – відповідного економічного зростання в державі.

Крім труднощів для залізниць, через неринкову тарифну політику і сучасні відношення з боку клієнтури і влади, дуже складна ситуація, як свідчать результати проведеного дослідження, склалася і з використанням вагонного парку. Залізнична статистика вказує на те, що дохідна ставка згідно із укладеними договорами за оренду інвентарних вагонів майже в 5,0 разів менше за дохідну ставку за експлуатацію іноземних вагонів, які залучаються до здійснення перевезень в Україні. Ця та багато інших несправедливостей щодо оцінки роботи інвентарних вагонів залізниць вимагає негайного її вирішення владою України, з позицій цивілізованого ринку.

Висновки

Для відновлення економіки України і забезпечення її сталого розвитку в перспективі першочергове значення набуває негайне вирішення проблеми поліпшення на взаємовигідних умовах відносин між вантажовласниками та залізницями, що сприятиме проведенню швидкого переозброєння магістрального і промислового залізничного транспорту – важливої умови активізації економічної діяльності в державі. Для цього необхідно органам державної влади і структурам залізничного транспорту зосередити зусилля на наступному:

- розробити та реалізувати технологічну модель компромісного управління і забезпечити координацію рішень між усіма учасниками транспортного процесу на основі їх рівноправного партнерства;

- впровадити систему заборони вантажовласникам навантаження (здійснення неподачі порожніх вагонів), при невиконанні ними вивантаження попередньо поданої групи вагонів за установлений час;

- забезпечити реалізацію справедливої ринкової і економічно обґрунтованої плати вантажовласниками за користування вагонами, величина якої повинна співставлятися із рівнем доходу, отриманого від експлуатації одного вагона за добу (в сучасних ринкових умовах вона повинна бути більшою від встановленої тепер величини не менше ніж в 25 разів) із штрафними санкціями за порушення технологічних норм простою вагонів:

- впровадити рівноправні економічні відносини між учасниками транспортного процесу, що надасть можливість їм своєчасно розвивати свої транспортні інфраструктури

(складові елементи магістрального і промислового залізничного транспорту) завдяки компромісного використання позатранспортного ефекту;

– на законодавчому рівні зобов'язати суб'єктів економічної діяльності вказувати у договорах між підприємствами на постачання сировини, півфабрикатів і готової продукції подовбує відправлення вантажів та станції відправлення і призначення, з врахуванням реальних можливостей та потреб вантажовідправників і вантажоодержувачів, що необхідно включати в плани перевезень вантажів залізницями, та встановити жорстку фінансову відповідальність вантажовласників перед залізницями за порушення взятих зобов'язань;

– широко впровадити в практику експлуатаційної роботи залізниць інформаційні технології, які нададуть можливість відслідковувати дислокацію вагонного парку та конкретної партії вантажу вантажовласникам і структурам залізничного транспорту в режимі «online» та надасть можливість оперативно встановлювати причини затримки вантажів і своєчасно коригувати свою діяльність;

– забезпечити формування на державному рівні справедливого конкурентного середовища, в якому усі види транспорту повинні мати рівні права та можливості щодо функціонування і свого розвитку;

– здійснити перегляд існуючої тарифної системи і довести величину тарифів до ринкового рівня;

– здійснити реалізацію сучасної системи контролю за якістю транспортних послуг, з вирішенням гострої кадрової проблеми на залізницях (підвищення заробітної плати);

– провести технічне оновлення всіх складових залізничного транспорту і технологічне оздоровлення перевізного процесу.

Виконання наведених заходів стане запорукою успіху сталого розвитку економіки України, при умові реалізації трьох важливих принципів: прозорість, прибутковість, ефективність.

Література

1. Честнов П.Е. Экономические проблемы управления вагонными парками / П.Е. Честнов // Железнодорожный транспорт. – М. – 2013. - №9. – С. 64 – 65.

2. Терёшина Н.П. Конкурентоспособность железнодорожного транспорта: оценка имущественного и финансового потенциала / Н.П. Терёшина, Л.В. Шкурина. – М.: УМК МПС России, 2002. – 128 с.

3. Смехов А.А. Оптимизация процессов грузовой работы / А.А. Смехов, Х.М. Лазарев, А.Т. Дерibas, Г.Ф. Бабушкин и др. – М.: Транспорт, 1973. – 264 с.

4. Смехов А.А. Математические модели грузовой работы / А.А. Смехов. – М.: Транспорт, 1982. – 256 с.

5. Смехов А.А. Развитие автоматизированной системы управления грузовой станцией / А.А. Смехов, Н.А. Зудилин, Т.А. Николаева, В.М. Николашин // . – М.:Транспорт, 1996. – 144 с.

6. Величко В.И. Система фирменного транспортного обслуживания / В.И. Величко, Е.А. Сотников, Б.Л. Голубев. – М.: Интекст, 2001, 184 с.

7. Иловайский Н.Д. Сервис на транспорте (железнодорожном) / Н.Д. Иловайский, А.Н. Киселёв. – М.: Маршрут, 2003. – 585 с.

8. Ломотько Д.В. Формування транспортного процесу залізниць України на базі логістичних принципів : автореф. дис. докт. техн. наук / Д.В. Ломотько. - Харків, УкрДАЗТ, 2008. – 38 с.

9. Яновський П.О. Раціоналізація взаємовідносин виробництва і транспорту / П.О. Яновський // Залізничний транспорт України. – 2014. - №1. – С. 41 – 49.

10. Баязитов Л.Р. Таможенные аспекты логистики / Л.Р. Баязитов, А.Б. Егоров, О.И. Платонов, А.П. Шейко. – К. – Аллегро – Плассе. – 2009. – 568 с.

11. Мозяж А.В. Регулювання взаємовідносин залізниць України та власників під'їзних колій / А.В. Мозяж. – Українські залізниці. – 2014. - №1(7). – С.34-37.

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРА

Яновський Петро Олександрович, к.т.н., професор кафедри військової підготовки Національного авіаційного університету.

Вул. Медова, 1, м. Київ, Україна, 03048.

Тел.: +38 044 249 09 94; +38 067 403 15 76.

E-mail: niklu@ukr.net;

ORCID 0000-0003-4430-5386