

можна зробити висновки стосовно оцінки еластичності попиту по відношенню до ціни і доходу. Цінова еластичність:

- вище в години пік і нижче протягом інших періодів дня;
- вище для одного квитка у порівнянні з проїзними, і обидва вони вище в порівнянні з «середньою» еластичністю, припускаючи, що одиночні квитки і квитки на мультипоїздки є взаємозамінними товарами;
- для приміських перевезень вище в порівнянні з міськими.

Використання інтегрованих квитків забезпечить міській транспортній системі можливість конкурувати з приватним автомобілем і бути більш ефективною для людей, що не використовують автомобіль.

Список використаних джерел

1. Abrate G., Piacenza M. Vannoni D. «The impact of Integrated Tariff Systems on public transport demand: Evidence from Italy». – Regional Science and Urban Economics №39. – 2009. – P. 120–127.
2. Scottish Executive Social Research. Integrated ticketing in Scotland – needsanalysis and options. Transport Research Series, November 2004. Edinburgh. – P. 48.
3. Carla Marchese «The economic rationale for integrated tariffs in local public transport XVI конференція «Державна політика, розвиток і зросатння». Департамент громадської і територіальної економіки. – Університет Павія (Італія), червень, 2004.

УДК 338.47; 334.012.82; 338.24.021.8; 656.025.4

А.М. БРАЙКОВСЬКА,

аспірантка, Державний економіко-технологічний університет транспорту

Досвід організації вантажних перевезень у змішаному сполученні

У статті досліджено особливості організації вантажних перевезень у країнах – представниках основних моделей реформування та реструктуризації транспорту: Німеччині, Швеції, Великій Британії та Росії. Наводяться приклади впровадження інтермодальних та мультимодальних перевезень в Україні. Продемонстровано, що вертикально інтегрована модель реструктуризації з орієнтацією на мультимодальний розвиток забезпечує високий рівень конкурентоспроможності операторських компаній на відкритому європейському ринку вантажних перевезень.

Ключові слова: вертикально інтегрована модель реформування, вантажні перевезення, перевезення у змішаному сполученні, технологія «від дверей до дверей», інтермодальні перевезення, мультимодальні перевезення, «Біла книга».

В статье исследованы особенности организации грузовых перевозок в странах – представителях основных моделей реформирования и реструктуризации транспорта: Германии, Швеции, Великобритании и России. Приводятся примеры внедрения интермодальных и мультимодальных перевозок в Украине. Продемонстрировано, что вертикально интегрированная модель реструктуризации с ориентацией на развитие мультимодальности обеспечивает высокий уровень конкурентоспособности операторских компаний на открытом европейском рынке грузоперевозок.

Ключевые слова: вертикально интегрированная модель реформирования, грузовые перевозки, перевозки в смешанном сообщении, технология «от двери до двери», интермодальные перевозки, мультимодальные перевозки, «Белая книга».

The article investigates the characteristics of freight transport in the core of representative models of reform and restructuring of Transport of Germany, Sweden, the UK and Russia. Also the article contains examples of the implementation of intermodal and multimodal transport in Ukraine. The author demonstrates that a vertically integrated model for restructuring with a focus on multimodal development provides a high level of competitiveness of the operating companies in the open European market of transportation.

Keywords: vertically integrated model of reform, cargo freight, combined transport, «door to door» technology, intermodal transport, multimodal transport, «White Paper».

Постановка проблеми. Міжнародні змішані перевезення в останні роки набули широкого застосування. Зараз за змішаною схемою перевезень здійснюється близько 60% світового зовнішньоторговельного товарообміну, з них 75% – через експедиторів або операторів перевезень [1]. В Україні станом на сьогодні частка інтермодальних перевезень вантажів становить близько 1–2% від загального обсягу змішаних перевезень, тоді як в Європі вона сягає 40–50%.

В умовах реформування залізничного транспорту та поділу його функцій на державне й господарське управління набуває актуальності запозичення найкращої міжнародної практики щодо створення господарських компаній для експлуатації комплексних транспортно-логістичних систем перевезення вантажів «від дверей до дверей». Враховуючи, що реформування Укрзалізниці згідно з Концепцією і Державною програмою реформування залізничного транспорту України буде здійснюватися за вертикально інтегрованою моделлю, основну увагу при дослідженні досвіду організації

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВІДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

змішаних перевезень треба приділити країнам, що впроваджують подібні моделі реформування, Німеччині та Росії зокрема. Для протиставлення досвіду розділення інфраструктурної компанії та компанії—оператора варто розглянути моделі реформування та їхній вплив на розвиток змішаних перевезень у таких країнах, як Велика Британія та Швеція.

Аналіз досліджень та публікацій з проблемами. Дослідженням транспортного ринку займалися такі вітчизняні та зарубіжні вчені, як О.О. Бакаєв, В.Г. Галабурда, Д.В. Зеркалов, Г.Д. Ейтутіс, Н.М. Колесникова, Б.М. Лапідус, М.В. Макаренко, Д.А. Мачерет, А.В. Орлов, Р.С. Толгі, Ф.І. Хусайнов, В.В. Чорний, Ю.М. Цветов. Вивчення питань організації змішаних перевезень приділили увагу Н.І. Богомолова, С.В. Милославська, В.С. Никифоров, К.І. Плужников, Е.М. Сич.

На сьогодні значна кількість наукової літератури присвячується темі реформування транспортної галузі. В той же час недостатньо уваги приділяється систематизації особливостей досвіду організації вантажних перевезень у змішаному сполученні в країнах з вертикально інтегрованою моделлю реформування.

Метою статті є дослідження досвіду організації вантажних перевезень у країнах – представниках основних моделей реформування та реструктуризації для подальшого бенчмаркінгу – запозичення найкращої практики – заради забезпечення конкурентоспроможності при виході на відкритий міжнародний ринок вантажних перевезень у змішаному сполученні.

Виклад основного матеріалу. Передбачається, що загальний обсяг вантажних залізничних перевезень в Європейському Союзі (ЄС) до 2015 року зросте на 40%. Найбільший вплив в Європі в сфері транзитних перевезень має німецький залізничний транспорт, який залучає у свою систему залізниці Нідерландів, Данії, Швейцарії. Аналогічну політику інтеграції проводять австрійські залізниці (в частині трансальпійських тунельних переходів), які знаходяться в Європі на третьому місці після німецьких і французьких залізниць [2].

Поштовх до розвитку та інтеграції всіх видів транспорту надала лібералізація в сфері транспорту, до якої привело дегрегулювання. Саме дегрегулювання транспорту вивело на прибутковий рівень інтермодальні безперевальні технології змішаного сполучення. Фундамент реформування в Європі було закладено прийняттям директив ЄС (№91/440, 95/18, 95/19) [3, 4]. Основними цілями реформи на залізницях Європи були створення конкурентних відносин між операторами вантажних перевезень та підвищення ефективності обслуговування вантажовідправників [5]. До початку проведення реформ у кожній країні було проведено досконалу підготовку законодавчої бази, а ключові напрями реформування прописано у «Білій книзі ЄС» [3]. На думку експертів ЄС, у сфері залізничного транспорту лібералізація і дегрегулювання, передбачені «Білою книгою», повинні сприяти збільшенню обсягу перевезень на 100% до 2020 року в порівнянні з 2005 роком [2]. Директива ЄС 91/440

поклала початок конкуренції в масштабах Європи частково завдяки створенню одного ринку залізничних послуг без дискримінації між компаніями з різних країн – членів ЄС, частково за рахунок заохочення перерозподілу перевезень між видами транспорту та збільшення частки залізниць у міжнародних вантажних перевезеннях [5]. Менеджер інфраструктури має відповісти за стан колії, штучних споруд та інших постійних пристроїв та керувати (зазвичай від імені власника, як правило, держави) їх використанням. Інша – компанія–оператор повинна організовувати перевезення в умовах цієї інфраструктури на комерційних засадах.

Розглянемо вплив подібних перетворень на роботу залізниць та розвиток змішаних вантажних перевезень на прикладі Росії, а також європейських країн із найбільш відкритими ринками – Німеччини, Великої Британії та Швеції.

Німеччина. Право відкритого доступу до інфраструктури діє в Німеччині з 1994 року, але конкуренція на початковому етапі була обмежена в силу різних причин [5]. Починаючи з 1 червня 1999 року підрозділи залізниць Німеччини отримали статус незалежних. Згідно з основним законом щодо реформування в цій країні для мережі німецьких залізниць DB (Deutsche Bahn) Netz AG діє обмеження: держава має зберегти за собою не менш 49,9% акцій, а для продажу інших часток потрібна згода Федеральної ради [6].

На початку 2001 року національна залізниця DB AG розпочала реорганізацію відповідно до потреб ринку, орієнтуючись на перехід на рівень мультинаціонального бізнесу, що охоплює сфери перевезень морським транспортом та логістики. Аргументувалося рішенням тим, що в довгостроковому плані економічний успіх залізниці залежатиме від ефективності та доступності зв'язків зі споживачами, а орієнтація тільки на національний ринок в епоху глобалізації не ефективна ні на транспорті, ні в логістиці [6, 7]. Протягом трьох років компанія вантажних перевезень залізниць Німеччини трансформувалася в одного з найбільших у світі провайдерів логістичних та транспортних послуг. Вантажну структуру DB AG на момент 2003 року формували DB Logistics, Schenker, Stinnes та Railion.

Railion є частиною відомства транспорту і логістики в складі АТ «Німецька залізниця» (Deutsche Bahn AG) – всесвітньої мережі з 1500 представництвами, 75 тис. співробітниками та обігом близько 15 млрд. євро на рік [8]. Метою європейського об'єднання Railion є висока якість перевезень і ефективність. Найкращою передумовою для цього згідно з досвідом компанії є пропозиція послуг, що перетинають кордони, від одного ділового партнера (принцип «в одне вікно» або іншими словами «з єдиних рук»). Завдяки стратегії горизонтальної експансії вантажна компанія Railion зайніяла лідеруючі позиції в Європі, пов'язуючи між собою економічні регіони 29 країн. З 1999 року ТОВ «Railion. Россия» успішно працює в сфері повагонних та комбінованих перевезень і в країнах СНД [8].

В Європі Railion стикається з конкуренцією з боку місцевих та іноземних операторів, які користуються правом віль-

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

ного доступу до інфраструктури. Тільки в Німеччині поряд з Railion, на яку припадає до 80% внутрішнього ринку, існують близько 280 інших компаній, які освоюють інші 20% обсягу вантажних перевезень [2]. На рівень конкурентоспроможності значний вплив має масштаб діяльності, саме тому Railion пропонує повний спектр послуг у вантажних перевезеннях, включаючи поодинокі вагонні відправки. Компанія має у своєму розпорядженні парк із 100 тис. вагонів і 3 тис. локомотивів, що гарантує більш високу гнучкість у порівнянні з малими компаніями при обробці термінових замовлень із забезпеченням високого рівня надійності. Майже 60% вантажообігу, що сягає 83 млрд. ткм, припадає на міжнародні сполучення. В результаті Railion виявилася кращою, ніж будь-яка інша із запізничих компаній, підготовлена до роботи на відкритому європейському ринку. Ефективність наявного конкурентного середовища демонструє той факт, що у 2005 році німецькі залізничні компанії змогли збільшити частку у вантажних перевезеннях більше ніж на 50% за рік [7]. Сектор вантажних перевезень DB AG продовжував домінувати на внутрішньому ринку, незважаючи на стабільне посилення конкуренції. Частка інших операторів, які користуються можливістю відкритого доступу, в 2007 році становила 17% у порівнянні з 2% в 2000 році [5].

Просування на ринок логістичних послуг об'єднання DB Cargo AG розпочало в 2003 році з придбання компанії Stinnes, дочірня компанія якої Schenker була особливо активна в автомобільних та морських перевезеннях [7]. Кооперація з компанією Schenker дозволила DBAG надавати клієнтам логістичні послуги «від дверей до дверей» [6]. Через три роки після переведення головного офісу Stinnes у Берлін DBAG реструктурували вантажні операції в п'ять бізнес-структур: наземного транспорту, повітряного і морського, логістики, залізничних вантажних перевезень та інтермодальних. Завершення в січні 2006 року операції з придбання американської логістичної групи BAX Global посилило тим самим присутність концерну DBAG в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні та ввело в сферу його впливу ринки Америки та Азії, доповнивши торгові операції Schenker перевезеннями вантажів морським і повітряним транспортом. Уже наприкінці 2006 року з оборотом майже 15 млрд. євро і 75 тис. службовців логістичний сектор DBAG зайняв третю позицію у світі як морський вантажний перевізник, другу – як повітряний; першу – як європейський оператор наземного і залізничного транспорту [7, 8].

DB Logistics забезпечує більше половини обороту DB Cargo AG [7], і це ще раз підкреслює переваги прийнятої DBAG стратегії мультимодального розвитку. Під транспортними послугами на мультимодальних умовах маємо на увазі змішане сполучення, що організується єдиною відповідальною стороною за єдиним документом та єдиною наскрізною ставкою. Відповідно до впровадженого принципу «звернення в одне вікно» DB Logistics має можливість запропонувати клієнтові перевезення всіма видами транспор-

ту, а також широкий перелік логістичних послуг. Наприклад, Railion перевозить контейнери з Азії в міста Південної Європи, користуючись послугами Schenker і поєднуючи перевезення морським і залізничним транспортом з портів у міста внутрішніх районів континенту. Згідно з [7] подібні взаємозв'язки між перевізниками дозволили Schenker збільшити обсяг перевезень залізницею з портів більш ніж на 50%.

У грудні 2007 року компанія Railion стала частиною DB Schenker Logistics Group, дочірньої компанії Deutsche Bahn AG (DBAG). У 2008 році було проведено ребрендинг всього напряму логістики холдингу DBAG, і бренд Railion був замінений на загальнозвінаний бренд DB Schenker. На сьогодні компанія DB Schenker Rail (раніше відома як Railion) – один із найбільших вантажоперевізників в Європі. Головний офіс холдингової компанії розташовано в Майнці (Німеччина), 92% акцій належить DB AG (через дочірнє підприємство логістики DB Schenker), 6% – NV Nederlandse Spoorwegen та 2% Danske Statsbaner. На сьогодні до складу DB Schenker Rail входять такі компанії: DB Schenker Rail Danmark в Данії (раніше DSB Gods, згодом Railion Scandinavia); цій компанії належить 51% DB Schenker GmbH та 49% Green Cargo (Швеція); DB Schenker Rail Deutschland в Німеччині (раніше DB Cargo, згодом Railion Deutschland); DB Schenker Rail Italia в Італії (раніше SFM, згодом Railion Italia); DB Schenker Rail Nederland в Нідерландах (раніше NS Cargo, згодом Railion Nederland); NS Cargo об'єдналися з Railion в 2000 році; DB Schenker Rail Polska в Польщі (викуплена польська компанія RCC Rail); DB Schenker Rail Schweiz в Швейцарії (раніше Brunner Rail Services GmbH, згодом Railion Schweiz); DB Schenker Rail UK у Великій Британії (викуплена Англійська, Валійська та Шотландська залізниця EWS); DB Schenker Rail Romania в Румунії: в 2011 році було створено на основі компанії з логістичних послуг Logistic Services Danubius (LSD) [8].

Найпомітнішою рисою залізничної реформи в Німеччині на даний час є збереження вертикально інтегрованої організації в рамках холдингової структури. Необхідність забезпечення прозорості для заохочення конкуренції в галузі не була визнана настільки ж істотною, як поліпшення фінансового стану та підвищення ефективності експлуатаційної діяльності. Модель Німеччини розглядається експертами-прибічниками як комбінація переваг відкритого доступу з інтеграцією функцій менеджменту інфраструктури та експлуатації з метою оптимізації кооперації. В той же час критики вважають, що шлях нових компаній на ринок вантажних перевезень все ж не ідеально рівний та утруднюється деякими перешкодами, то вантажовідправники мали б більше вигод від наявності сильної конкуренції, якби відкритий доступ було підкріплено вертикальним поділом.

Але варто зазначити, що перевагою моделі реформування залізничного транспорту в Німеччині є той факт, що тенденції спаду вантажних перевезень вдалося змінити на позитивні без значних капіталовкладень в реструктуризацію, на противагу досвіду Швеції та Великої Британії.

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Швеція. Швеція стала першою у світі країною, в якій з'явила-ся окрема державна адміністрація залізничної інфраструктури. Метою транспортної реформи в Швеції було створення рівних умов щодо фінансування урядом створення та обслуговування інфраструктури для автомобільного та залізничного транспорту. Передбачалося, що принцип поділу функцій менеджменту інфраструктури та експлуатаційної діяльності скоротить навантаження на бюджет з боку залізничної складової [5, 9]. У 1988 році шведські залізні дороги були розділені на дві компанії: Національну залізничну адміністрацію (Banverket), яка відповідала за інвестиції та утримання інфраструктури, а також компанію «Шведські залізниці» (SJ), яка здійснювала перевезення та контролювала диспетчерську службу. Крім того, в мережі були виділені регіональні ділянки, на яких здійснювалося місцеве сполучення. Рухомий склад і право замовляти послуги місцевого залізничного сполучення були передані місцевій владі. В результаті звичайною практикою стало проведення тендерів на здійснення місцевих перевезень, при цьому SJ далеко не завжди вигравала ці тендери. SJ отримала виняткове право на здійснення міжрегіональних пасажирських і вантажних перевезень. Перевезення на неприбуткових ділянках SJ здійснювала, тільки якщо збитки компенсувалися з державного бюджету. Держава продовжувала також у значній мірі брати участь у фінансуванні витрат інфраструктури (більше 70% витрат Banverket, 350 з 450 млн. доларів, субсидуються державою). За законом перевізники оплачували тільки граничні витрати інфраструктури, які включали плату за зношення шляхів у залежності від типу локомотива і кількості і типу вагонів. Відділення інфраструктури виявилося для уряду дорогим заходом, адже, за деякими даними, рівень інвестицій на початку 1990-х років виріс у п'ять разів [9].

У вантажних перевезеннях конкуренція у Швеції виникла на початку 1990-х років, коли малі компанії зайнялися виконанням фідерних перевезень на окремих місцевих напрямках. У 1995 році, незважаючи на протидію SJ, гірничодобувна компанія LKAB отримала право самостійно здійснювати перевезення руди. В цьому ж році реформа була продовжена. Контроль над диспетчерською службою було передано інфраструктурній компанії, Banverket. Монополія SJ на міжрегіональні пасажирські перевезення була збережена, але вже у 1996 році на ринок вантажних перевезень було відкрито вільний доступ. Утім, і тут SJ отримала привілеї: право першості при складанні розкладу руху [5, 9].

SJ залишалася прибутковою протягом лише кількох років. 1996 року вона вже закінчила зі збитками, в особливо важкому становищі перебував його вантажний підрозділ. У 2001 році SJ була розділена на шість спеціалізованих компаній, у тому числі ремонтну, оператор пасажирських перевезень та Green Cargo – оператора вантажних перевезень. З моменту вільного доступу на ринок вантажних перевезень SJ зберегла своє монопольне становище (88%), поступившись лише 11% ринку LKAB. Частка інших перевізників не перевищувала 1% [9].

Уже в 2006 році в Швеції працювали шість інших вантажних компаній–операторів. У той же час деякі послуги приватних компаній–операторів носили скоріше допоміжний характер і доповнюють транспортні послуги державної компанії–оператора Green Cargo. Ці компанії продовжують свою діяльність у відносно невеликих масштабах, ефективно виконуючи роль субпідрядників Green Cargo на периферійних ділянках національної мережі. До 2007 року частка інших операторів (крім державної компанії) досягла 35%. Загроза конкуренції привела до зниження тарифів та підвищення якості обслуговування. Однак фінансове становище Green Cargo залишалося відносно нестійким: прибуток від експлуатації в 2006 і 2007 роках не перевищував 5%. При тому що конкуренція в залізничному секторі була достатньо сильною, загальне зростання перевезень усіма операторами виявилося відносно невисоким, що можна пояснити жорсткою конкуренцією з боку перевезень автомобілями та автопоїздами масою брутто до 60 т, рух яких дозволено на дорогах Швеції. Для захисту залізничних вантажних перевезень від такої конкуренції уряд на початку 1990-х років прийняв рішення скоротити плату за користування інфраструктурою до мінімально низького рівня, фактично близького до нуля [5].

У 2009 році компанія Green Cargo разом з операторами залізничних перевезень з шести інших країн, включаючи німецьку компанію Deutsche Bahn (DB AG) і французьку компанію SNCF, почала розробляти альянс європейських постачальників послуг логістики залізничних перевезень на основі моделі авіаційної промисловості. Мета цього альянсу полягає у співпраці для оптимізації маршрутів, систем і графіків міжнародної транспортування товарів, яка поряд з іншими умовами включає виконання директиви ЄС щодо обміну даними між операторами. Разом з 50 компаніями галузі швейцарський постачальник рішень з транспортування ELOG у даний час проєктє відповідне рішення в сфері інформаційних технологій. Більш чітке ринкове фокусування забезпечить додаткову конкурентну перевагу логістам залізничних доріг у конкуренції з автомобільними перевезеннями [10].

Велика Британія. Метою залізничної реформи у Великій Британії було створення сприятливих умов для конкуренції задля зниження витрат і поліпшення якості послуг, особливо в секторі вантажних перевезень. У період з 1994 до 1997 року галузь була приватизована. Замість державної монополії з'явилося більше сотні компаній. 5 листопада 1993 у Великобританії був прийнятий Закон про залізничний транспорт, відповідно до якого з 1 квітня 1994 року Британські залізниці (British Rail) як єдине ціле остаточно припинили своє існування. Компанія Railtrack отримала у власність інфраструктуру залізниць (залізничними шляхами, станціями, системами СЦБ і зв'язку, штучними спорудами), але не займається їхньою експлуатацією. Функції експлуатації, включаючи менеджмент (час поїздок, графіки руху), виконують експлуатаційні компанії, які отримують франшизи на 5–7 років [11,

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

12]. Послуги з ремонту та обслуговування інфраструктури Railtrack надавали 14 спеціалізованих компаній. Вантажні перевезення стали здійснювати три регіональні компанії, що володіють власним рухомим складом. У секторі пасажирських перевезень працювали три лізингові компанії, що володіють рухомим складом, і 25 операторських компаній [5, 9]. Після приватизації на мережі почали працювати 26 пасажирських і шість вантажних компаній—операторів рухомого складу, а також 11 компаній, що займаються ремонтом і поточним утриманням колії [12].

Права на вантажні перевезення та всі підрозділи обслуговування вантажних сполучень Британських залізниць (у тому числі перевезення дрібних відправок) були продані консорціуму на чолі з компанією Wisconsin Central. Як аргумент угоди було заявлено, що основним конкурентом є автомобільний транспорт і немає сенсу мати трьох залізничних операторів, що конкурують між собою за відносно невеликий сегмент загального транспортного ринку. Таким чином, у 1996 році було утворено британську компанію вантажних перевезень English, Welsh & Scottish (EWS). Потім до неї приєдналися компанії National Power Rail Unit і Railfreight. У результаті утворився найбільший у країні оператор вантажних перевезень із загальною чисельністю персоналу 5200 осіб, що охопив 90% ринку вантажних перевезень залізниць країни. Також EWS утворила дочірні компанії EWS International, EWS Channel Tunnel і Euro Cargo Rail [5, 11, 12].

З 1996 року приватні компанії—оператори та їхня клієнтура здійснили значні інвестиції в розвиток парку рухомого складу та облаштування вантажних терміналів, що прямо або опосередковано сприяло зростанню перевезень вантажів.

В ніші інтермодальних перевезень на ринку Великобританії діяла компанія—оператор Freightliner. Спочатку Freightliner розширювала основний інтермодальний бізнес (в основному з перевезень контейнерів в сполученнях з глибоководними портами країни). Як зазначають автори [14], у збільшенні чисельності парку рухомого складу, що було зайнято у інтермодальних перевезеннях, компанія Freightliner вклала понад 17 млн. ф.ст. А в 1999 році в сектор перевезень масових вантажів увійшло її відділення Freightliner Heavy Haul. За сім років існування компанія вантажних перевезень Freightliner вийшла на рівень річного обороту, що перевищує 75 млн. ф.ст. Успіх компанії багато в чому визначається підвищеннем якості та ефективності перевізної діяльності, що має прямий зв'язок з рівнем технічного розвитку. У 2010 році компанія Freightliner стала другим найбільшим оператором на ринку вантажних перевезень (після EWS), її власником є інвестиційний фонд з Бахрейну [5, 9, 11, 12, 14].

До числа давно діючих у Великобританії вантажних операторів відносяться й First GBRf (колишня GB Railfreight), яка успішно працює в низці невеличких ринкових ніш, та Direct Rail Services (дочірня компанія державної адміністрації Nuclear Decommissioning), яка виконує помітний обсяг інтермодальних перевезень за контрактом з промислово-логістичного

групою W.H. Malcolm. Ще одним оператором на правах відкритого доступу була компанія DRS (дочірня Nuclear Decommissioning Authority), яка була утворена заради спеціалізованого обслуговування промисловості з виробництва ядерного палива, але пізніше розширила сферу діяльності на обслуговування третіх сторін. Ці два оператори мають частку в розмірі 7% ринку, на якому починають з'являтися й інші нові гравці [5, 9, 12, 14]. В останні роки на ринку вантажних перевезень та-кож діють нові компанії—оператори: Fastline (дочірня Jarvis) перевозить вугілля для теплових електростанцій, Colas Rail – лісові вантажі і вироби з металу, Adveriza – металобрухт. Ліцензії на вантажні перевезення мають ще три компанії: Serco (оператор випробувальних поїздів Network Rail), Freight Europe (дочірня компанія Національного товариства залізниць Франції, SNCF) і Europort 2 (дочірня компанії Eurotunnel) [14].

З 1997 до 2006 року частка ринку оператора інтермодальних перевезень компанії Freightliner зросла з 14 до 29%. У той же час частка EWS знизилася з 86% в 1997 році до 64% в 2006 році. Якщо б менеджер інфраструктури не укладав контакти на перевезення матеріалів з іншими операторами, частка EWS могла бути більше. Варто зазначити, що оператори відкритого доступу можуть знайти й інші шляхи виходу на ринок, але в такому випадку вертикальне розділення може працювати в бік посилення конкуренції [5].

Після падіння з 23 млрд. ткм нетто в 1972 році до 13,3 млрд. у 1996 році вантажообіг у Великобританії відновився до 22,1 млрд. ткм у 2006 році, що відповідає зростанню на 66% протягом десяти років. Проте практично все зростання обумовлене збільшенням дальності перевезень, власне обсяг перевезень збільшився тільки на 3%. Певна частина приросту може бути тому приписана прямо або побічно залізничній реформі. Проте, незважаючи на спроби скоротити витрати і збільшити частку на ринку, залізничні вантажні перевезення у Великобританії були недостатньо прибуткові. З 2001 по 2005 фінансовий рік прибуток EWS у середньому становив 43 млн. ф.ст. при річному обороті 505 млн. ф.ст., утім цього було недостатньо для нормальної окупності інвестицій [5, 11, 12]. Судячи з усього, саме зазначене стало причиною того, що EWS перейшла у власність залізниць Німеччини та почала функціонувати під брендом DB Schenker. Вже у 2010 році оператор EWS (DB Schenker) виконував дві третини всіх вантажних перевезень [14].

Ринок інтермодальних перевезень Великобританії відрізняється особливою специфікою, оскільки конкурючі автомобільні компанії перевозять контейнери з портів у міста всередині країни за демпінговими цінами. Проте зростання імпорту в попередні роки сприяє підвищенню привабливості цього сегмента ринку і для залізничних операторів. Згідно з [14] First GBRf виконує щодня чотири рейси з найбільшого контейнерного порту країни Філікстоу: два для судноплавної компанії MSC в Селбі і Донкастер, два для інших компаній у Бірмінгем і Донкастер. Враховуючи, що тільки один із п'яти контейнерів перевозиться залізницею, досягнення компанії

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВІДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

в цій сфері можна вважати досить помітними. У вересні 2008 року через порт Філікстоу пройшла рекордна кількість залізничних контейнерів – 9000 од.

У березні 2002 року Великобританія відновила державну власність на залізничну інфраструктуру та державні субсидії, причому в суспільстві панувала думка, що крах Railtrack був викликаний не державним регулюванням, а нездатністю ринкових сил впоратися з залізницями. Більшість британських експертів вважали, що причиною невдачі була не приватизація, а непослідовність і реалізація реформ наполовину. При цьому треба відзначити, що дискусії про оптимальну формі власності (приватна чи державна) стосувалися тільки Railtrack – компанії, що володіє інфраструктурою. Те, що власники рухомого складу (оператори) – вагонів і локомотивів – повинні бути приватними компаніями, ні в кого не викликало заперечень. Відмова від державної форми власності (приватизація) призвела до поліпшення як експлуатаційних (вантажообіг, пасажирообіг, навантаження), так і економічних показників. Головним з економічних успіхів приватизації стало бурхливе зростання інвестицій у рухомий склад та інфраструктуру. В той же час приватизація – умова необхідна, але не достатня для досягнення успішних результатів реформ. Не менше значення має економічна свобода, тобто відсутність державного втручання в роботу галузі [11, 12].

Досвід трьох європейських країн свідчить, що відкритий доступ до залізничної інфраструктури дозволяє новим операторам залучати нові обсяги вантажів завдяки кращому поєднанню рівнів тарифів і обслуговування (ціни і якості). І в Німеччині, і у Великій Британії обсяги вантажних перевезень зростали скоріше, ніж в інших країнах – членах ЄС, що свідчить про те, що конкуренція задовольняє споживачів. Прибічники німецької моделі аргументують, що вона зберігає вигоди інтеграції, і в той же час допускає конкуренцію. Вертикальне розділення потребує додаткових витрат, як це було в Швеції і Великій Британії, але пришвидшує процеси розвитку конкурентів. В той же час згідно з досвідом DBAG (Німеччина) вертикально інтегрована модель реструктуризації з орієнтацією на мультимодальний розвиток забезпечує високий рівень конкурентоспроможності операторських компаній на відкритому європейському ринку вантажних перевезень.

Росія. Залізниці є основним видом транспорту в Росії, на їхню частку припадає 85% загального обсягу перевезень (9% складають автомобільні перевезення, 6% – перевезення водним транспортом). Процес створення конкурентного ринкового середовища, передбачений Програмою структурної реформи на залізничному транспорті Росії, полягав в демонополізації окремих сфер його діяльності та створенні умов доступності інфраструктури залізниць для користувачів різних форм власності.

Найважливішим фактором розвитку конкурентного середовища на залізничному транспорті на сучасному етапі розвитку стало формування системи компаній–операторів рухомого складу. Відповідно до Федерального закону «Про за-

лізничний транспорт в Російській Федерації» під оператором залізничного рухомого складу розуміється юридична особа або індивідуальний підприємець, що мають вагони, контейнери на праві власності або інше право, що беруть участь на основі договору з перевізником у здійсненні перевізного процесу з використанням зазначених вагонів, контейнерів. Першою чітко вираженої операторської компанією було ТОВ «Лінк Ойл Спб», що почала свою роботу в грудні 1997 року [11].

У 2003 році в Росії було здійснено розділення господарської діяльності та функцій державного управління та створено ВАТ «РЖД» [15]. ВАТ «РЖД» входить до числа найбільших транспортних компаній світу і є одним з найбільших підприємств в Росії. В управлінні компанії знаходиться третя у світі за протяжністю залізнична мережа, яка налічує 85 тис. кілометрів залізничного полотна. ВАТ «РЖД» – провідний російський власник, оператор і лізингодавець вантажного рухомого складу, що нараховує понад 519 тис. одиниць техніки. ВАТ «РЖД» займає третє місце у світі з вантажообігу та четверте за пасажирообігом на ринку залізничних перевезень. Компанія бере участь у міжнародних спільних підприємствах, реалізує проекти з будівництва залізниць і управління залізницями у Вірменії, Китаї, Фінляндії, Німеччині, Ірані, Лівії, Монголії та Північній Кореї. За вантажні перевезення відповідають такі дочірні підприємства ВАТ «РЖД»: ВАТ «Перша вантажна компанія»; ВАТ «Друга вантажна компанія»; ВАТ «ТрансКонтейнер»; ТОВ «Аероекспрес»; ЗАТ «Євразія Рейл Логістікс»; ВАТ «Порт Усть-Луга транспортна компанія»; ВАТ «РейлТрансАвто»; ВАТ «Рефсервіс»; ЗАТ «Російська трійка» [15, 16].

На перевезеннях «від дверей до дверей» спеціалізується ВАТ «РЖД Логістика», яке було створено в 2010 році в рамках розвитку логістичного напряму бізнесу холдингу «РЖД» та являється на 100% дочірнім товариством ВАТ «РЖД». Компанія надає послуги з перевезення вантажів усіма видами транспорту – залізничним, автомобільним, морським, а також авіатранспортом; реалізує інтермодальні перевезення; забезпечує складське зберігання та термінальну обробку, проходження митниці та оформлення страхування; організує ланцюги поставок. Відповідно до потреб вантажовласників та вимог міжнародного ринку транспортних послуг компанія організує цілий ланцюжок поставки, розробляючи оптимальний маршрут. Своїм стратегічним завданням менеджмент компанії вважає її становлення як ЗPL-провайдера («логістика третьої сторони»), що надає комплекс послуг з перевезення вантажів, оформлення перевізниками документів, диспетчеризації, відстеження вантажу та інформування клієнта, охорони вантажу, його страхування. Перевагою перед конкурентами менеджмент компанії «РЖД Логістика» вважає вертикально інтегровану структуру холдингу «РЖД». На правах дочірньої компанії РЖД «Логістика» використовує всі можливості внутрішньохолдингових взаємодій з іншими «дочками» ВАТ «РЖД», тим самим гарантуючи клієнтам повний комплекс логістичних рішень і

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

послуг. Ефективне поєднання можливостей залізничного транспорту холдингу «РЖД» з автомобільним, морським і авіатранспортом провідних транспортних компаній дозволяє ВАТ «РЖД Логістика» пропонувати своїм клієнтам унікальні умови співпраці, орієнтуючись на задоволення пріоритетних вимог споживача на ринку вантажних перевезень – швидкість доставки та збереження вантажів [15–17].

Відповідно до концепції комплексного розвитку контейнерного бізнесу в холдингу «РЖД» [17], що вступила в дію у лютому 2012 року, підприємства, що входять в холдинг «РЖД», представлені на всіх етапах надання транспортної послуги з перевезення вантажів у контейнерах і здатні надати повний комплекс послуг для вантажовласника. ВАТ «РЖД» займається розвитком транспортних продуктів і продажем транспортних послуг великим експедиторським компаніям і операторам, які мають рухомий склад. Акцент буде робитися на інфраструктурні продукти: організацію перевезень у складі регулярних контейнерних поїздів, які формуються клієнтами ВАТ «РЖД» або ВАТ «РЖД» з вагонів різних власників; оптимізацію процесів перевезення контейнерів, створення і розвиток мережі регулярних повідомлень контейнерних поїздів та організацію перевезень на умовах «термінал–термінал»; організацію спільного наскрізного сервісу з морськими лініями та іноземними залізницями та інтермодальних операторами в змішаному, експортно–імпортному і транзитному сполученнях; управління парками вагонів і контейнерів на мережі РЖД як додаткової послуги за запитом клієнтів.

Актуальним позиціонуванням дочірніх підприємств ВАТ «РЖД» у сфері змішаних, інтермодальних зокрема, перевезень є таке:

– ЗАТ «Російська трійка» – оператор власного спеціалізованого рухомого складу, інтермодальний оператор, організатор контейнерних поїздів (частка ВАТ «РЖД» становить 25%). Клієнти – експедиторські компанії. Спеціалізація – організація регулярних контейнерних сполучень у внутрішньому і міжнародному сполученні з використанням власного або залученого рухомого складу;

– ВАТ «Трансконтейнер» – оператор власного рухомого складу та великотоннажних контейнерів, термінальний оператор, логістичний провайдер (частка ВАТ «РЖД» становить 50%). Клієнти – вантажовласники, експедиторські та логістичні компанії. Спеціалізація – повний комплекс послуг інтермодальних перевезень від організації перевезень до послуг рівня 3PL (тобто надання комплексу логістичних послуг від доставки і адресного зберігання до управління замовленнями і відстеження руху товарів), включаючи власні поїзні формування.

– ВАТ «РЖД Логістика» – логістичний провайдер. Клієнти – вантажовласники, експедиторські та логістичні компанії. Спеціалізація – проектні вантажі, консолідація вантажо-потоків, перевезення збірних вантажів у великотоннажних контейнерах (LCL cargo);

– ВАТ «Рефсервіс» – оператор власного спеціалізованого рухомого складу і рефрижераторних контейнерів. Клієнти – вантажовласники, експедиторські та логістичні компанії. Спеціалізація – повний комплекс послуг інтермодальних перевезень швидкопусувних вантажів і вантажів, що вимагають підтримки температурного режиму.

Основні вантажопотоки контейнерів у Росії проходять через порт Санкт-Петербург та порти Східний та Владивосток Далекосхідного басейну. Більшість провідних портів планують нарощувати свої потужності для стимулювання подальшого зростання контейнерних перевезень. Найбільші стивідорні компанії та керівництво портів уже анонсували інвестиційні плани, реалізація яких дозволить збільшити загальну потужність контейнерних терміналів у портах більш ніж на 50% до 2015 року, та більш ніж удвічі до 2020 року. В рамках «Федеральної програми Міністерства транспорту РФ щодо розвитку транспортної системи Росії в 2010–2015 роках» фінанси будуть направлятися на розвиток портової інфраструктури, зокрема на розвиток під'їзних шляхів до найбільших експортно–орієнтованих портів, включаючи порти з терміналами, – Балтійськ, Мурманськ, Усть-Луга, Новоросійськ, Оля, Східний, Находка та Ваніно.

На сьогодні ВАТ «РЖД» формує нову лінійку транспортних продуктів в сегменті вантажних інтермодальних перевезень. Підвищення якості транспортного обслуговування клієнтів досягається за рахунок збільшення відповідальності ВАТ «РЖД» за виконання прийнятих на себе зобов'язань за термінами і надійності доставки контейнерів. Для забезпечення конкурентоспроможності подібних послуг необхідно розробити методику ціноутворення для транспортних послуг підвищеної якості, включаючи послуги з формування контейнерних поїздів силами ВАТ «РЖД» на шляхах загального користування. Послуга підвищеної якості повинна приносити додатковий дохід ВАТ «РЖД» і разом з тим не призводити до підвищення тарифного навантаження на користувачів. Основними факторами конкурентоспроможності залізничних контейнерних перевезень, на думку менеджменту ВАТ «РЖД», є: маршрутна швидкість; асортимент; якість послуг. З метою досягнення цілей щодо зростання обсягів контейнерних перевезень та підвищення рівня конкурентоспроможності залізничного транспорту при перевезеннях контейнеропридатних вантажів холдинг «РЖД» проводитиме політику, спрямовану на досягнення практичних поліпшень у кількох напрямах:

- вдосконалення технологій перевезень контейнерів, у тому числі за рахунок впровадження нового рухомого складу;
- поліпшення рівня інформаційного забезпечення перевезень;
- розвиток і модернізація термінальної інфраструктури і станцій, що виконують суттєві обсяги переробки контейнерних відправок;
- підвищення рівня взаємодії і кооперації з партнерами щодо реалізації логістичних технологій та інтермодальних схем перевезень;

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВІДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

— розвиток лінійки конкурентоспроможних послуг та підвищення їх привабливості для клієнтів, удосконалення ціноутворення та тарифів на послуги Холдингу «РЖД», системи продажу послуг, системи зворотного зв'язку з клієнтами [17].

Україна. Розвиток змішаних вантажних перевезень у незалежній Україні бере початок з 1993 року, коли перший поїзд комбінованого транспорту перевіз автопоїзді за маршрутом Захонь — Чоп — Скнилів Ужгородської дирекції [13]. Суттєво вплинуло на розвиток вітчизняного ринку вантажних перевезень реформування залізничного транспорту. Відповідно до директив ЄС [3, 4] у рамках програми реструктуризації залізничного транспорту в Україні також було вжито заходів щодо відділення інфраструктури від перевізної діяльності. Зокрема, у період з 1996 по 2000 рік було засновано такі комерційно-технологічні підприємства з відповідними транспортними засобами та виробничими фондами: «Укрспецвагон», що спеціалізується на перевезеннях вантажів у вагонах-цистернах та інших спеціального призначення; «Укррефтранс», що спеціалізується на перевезеннях швидкопусувних вантажів у вагонах-рефрижераторах; центр транспортного сервісу «Ліски», що спеціалізується на перевезеннях вантажів у контейнерах та ставить за мету повне задоволення потреб у швидкій та гарантованій доставці «від дверей до дверей», з використанням переваги інтермодальних перевезень; Український центр з обслуговування пасажирів (УЦОП), що надає послуги з сервісного обслуговування пасажирів; Державне транспортно-експедиційне підприємство «Інтертранс», що надає послуги з експедування вантажів [6].

Метою створення компанії ДП «УДЦТС «Ліски» є повне задоволення потреб клієнтів у швидкій і гарантованій доставці вантажів до місця призначення, використовуючи переваги інтермодальних перевезень. Надійні та стабільні договірні відносини з провідними експедиторськими організаціями СНД та Європи дозволяють ДП «УДЦТС «Ліски» здійснювати комплексне транспортно-експедиційне обслуговування по території країн СНД, Балтії та Європи [18]. ДП «УДЦТС «Ліски» надає в користування 20- і 40-футові універсалні контейнери для здійснення міжнародних перевезень у змішаному сполученні, які відповідають Міжнародній конвенції ООН з безпеки контейнерів (1972) і Митній конвенції щодо контейнерів (1972).

У 1996 році було організовано маршрутний контейнерний поїзд «Україна-експрес», який з'єднує порти Гамбург і Бремерхафен (Німеччина) з Україною (станція Київ-Ліски). ДП «УДЦТС «Ліски» перевозить вантажі контейнерними поїздами у напрямках: Будапешт — Москва («Чардаш»), Одеса — Москва («Одеса»), Гданськ — Одеса — Іллічівськ («Балтика»), Миколаїв — Москва, Одеса — Іллічівськ — Мінськ — Клайпеда («Вікінг»), Одеса — Іллічівськ — Мінськ — Рига — Таллінн (ZUBR). Контейнерні перевезення з використанням декількох видів транспорту мають удвічі скорочувати транзитний час у дорозі, значно знижити вартість перевезення та забезпечувати збереження вантажів.

Одним з нових напрямів діяльності ДП «УДЦТС «Ліски» є безпосередня участь у роботі міжнародних судноплавних контейнерних ліній. Така участь передбачає затвердження спільно з морськими портами, судновласниками, агентами та операторами ліній фрахтової політики, а також розробку та реалізацію заходів з надання послуг на рівні стандартів якості та спільних програм інвестування. Прикладом такої діяльності є контейнерна суднохідна лінія Sea — Rail Express Стамбул (Туреччина) — Миколаїв (Україна) — Москва (Росія), створена в 1998 році, яка дозволяє доставити вантажі з Туреччини в країни — учасниці СНД менше ніж за тиждень. На лінії Sea — Rail Express експлуатуються 20- і 40-футові контейнери інвентарного парку Української залізниці.

У 2003 році на базі ДП «УДЦТС «Ліски» запущено в експлуатацію один із найбільших у країні логістичних центрів — «Ліски». Центр «Ліски» має у своєму розпорядженні термінал загальною площею більше 27000 кв. м, розташований у Києві (ст. Київ-Ліски Південно-Західної залізниці). Термінал обладнаний: двома контейнерними майданчиками з пропускною спроможністю 500 контейнерів на добу; відкритим митно-ліцензійним складом площею 2000 кв. м; критим складом загальною площею 6000 кв. м; торцевою рампою для розвантаження колісної техніки (в тому числі — контрейлерних поїздів).

Програмою розвитку логістичних центрів, інтермодальних перевезень, розробленої «Укрзалізницею», передбачено створення мережі логістичних центрів в місцях руху потужних вантажопотоків, а також у великих транспортних вузлах в зоні тяжіння Міжнародних транспортних коридорів: Донецька залізниця — Луганськ; Придніпровська залізниця — Дніпропетровськ, Запоріжжя; Південно-Західна залізниця — Київ-Ліски; Львівська залізниця — Чоп; Південна залізниця — Харків-Краснозаводській; Одеська залізниця — Усатове Одеська-Ліски. Логістичні центри інтермодальних перевезень будуть забезпечувати ефективну взаємодію різних видів транспорту (залізничного, автомобільного і водного), а також надавати вантажовідправнику повний комплекс транспортно-експедиційних послуг: оформлення перевізних документів; декларування вантажу; доставка вантажу «від дверей до дверей»; доставка вантажу «точно в строк»; забезпечення збереження вантажу; страхування вантажу і т.д. У великих обласних центрах України (Львові, Донецьку, Одесі, Харкові, Дніпропетровську) створені філії ДП «УДЦТС «Ліски», це дозволяє оперативно організовувати подачу контейнерів у необхідній кількості на станції залізниць України протягом доби. Філії пропонують широкий спектр послуг з обробки контейнерних вантажів; здійснюють перевалку вантажів, пов'язану зі зміною виду транспорту, з можливістю зберігання товару в складських приміщеннях, у тому числі і під митним контролем; надають послуги з організації перевезень вантажів у складі поїздів комбінованого транспорту «Вікінг» Одеса — Іллічівськ — Мінськ — Клайпеда — Драугисте і «Зубр» Одеса — Іллічівськ — Мінськ — Рига — Таллінн.

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Як зазначає автор [19], особливе значення для розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні має Чорноморський регіон і порт Одеси. При належних зусиллях контейнерообіг може становити 3,4–3,5 млн. TEU/рік.

Невзважаючи на нерозвинутість ринку мультимодальних та інтермодальних транспортних послуг в Україні, на вітчизняному ринку є приклади зародження прогресивних технологій перевезення вантажів.

Так, базовим для мультимодальних перевезень в акваторіях Україна традиційно виступає сусідній з Одеським Іллічівським МТП, який володіє мультимодальним (залізнично–поромним) терміналом. Але в травні 2012 року до мережі мультимодального транзиту приєднався Одеський морський торговий порт (ОМТП). Нові проекти, реалізовані в Одеському порту, виконані в автомобільно–поромному і залізнично–морському транзитному сполученні. Перший проект реалізований на маршруті Грузія – Україна – Литва (морське перевезення з Грузії, вивантаження в порту, доставка на Литву автомобілем). Другий проект включав транзитне перевезення сирої нафти (перевезення морським шляхом у порт, вивантаження в порту, вивезення за межі України залізничним транспортом). Пілотні проекти міжнародних мультимодальних перевезень ролкерних, контейнерних і наливних вантажів через порт були реалізовані в рамках впровадження технологій електронного документообігу в сферу контролю та пропуску вантажів. Партнером Одеського порту з реалізації проекту мультимодальних перевезень виступила компанія АТ ПЛАСКЕ – оператор поїзда комбінованого транспорту «Вікінг», представник Литовських залізниць в Україні. Проекти використовували систему електронного декларування та попреднього інформування (у рамках стандартів митних правил Євросоюзу). Супутнім проектом стало тестове перевезення контейнерного вантажу, забезпеченого електронними митними пломбами різних типів, з Туреччини на Литву. Метою експерименту була перевірка ефективності застосування технології GPS–навігації в системах пломбування контейнерів [20].

У травні 2012 року було анонсовано проект інтермодальних перевезень Туреччина – Україна – Польща за ініціативи Укрзалізниці, АТ ПЛАСКЕ і компанії ARKAS (морський лінійний перевізник, Туреччина). Проект передбачає мультимодальні перевезення за маршрутом, що з'єднує контейнерні порти Туреччини (Стамбул, Самсун, Трабзон) з портами Іллічівськ та Одеса, далі – залізничним транспортом до терміналу ст. Замосць (Польща). Планується, що по залізничному плечу маршруту курсуватиме поїзд Одеса – Замосць – Одеса (регулярний графік, двічі на місяць). Передбачуваний обсяг перевезень – близько 50 контейнерів у відправленні. Пряму завантаження маршруту складуть товари широкого споживання турецького виробництва, зворотний – вантаж прилеглих регіонів (Польщі, Словаччини, Чехії, Німеччини). За оцінкою ініціаторів, перевагою доставки, крім скорочення

часу перевезення (до трьох діб), будуть висока схоронність вантажу, збільшена вага (до 28 т у 20-футовому контейнері проти 21 т автомобільними дорогами), а також спрощення митних формальностей [21].

Висновки

У процесі підготовки до реформування залізничного транспорту України треба проводити заходи щодо створення конкурентних умов шляхом доступу до інфраструктури операторів вантажних перевезень різних форм власності.

Згідно з досвідом DBAG (Німеччина) вертикально інтегрована модель реструктуризації з орієнтацією на мультимодальний розвиток забезпечує високий рівень конкурентоспроможності операторських компаній на відкритому європейському ринку вантажних перевезень.

Використовуючи досвід Великої Британії, Швеції, Німеччини та Росії, в структурі Укрзалізниці необхідно створити декілька самостійних операторських компаній за напрямами діяльності. Зазначені компанії в процесі корпоратизації та приватизації необхідно реформувати в бізнес–структурі, що орієтовані на мультимодальні технології, які охоплювали б сферу перевезень морським транспортом та логістики. Такі операторські компанії (в тому числі дочірні Укрзалізниці) мали б кращі умови для залучення експортно–імпортних та транзитних вантажів, розвитку конкуренції, стимулювання розвитку суміжних сегментів бізнесу і на цій основі впровадження фінансово–інвестиційних механізмів для оновлення рухомого складу.

При реформуванні та реструктуризації транспортної системи України необхідно враховувати дії Росії як найближчого «конкурента» в сфері реалізації транзитних перевезень у напрямках «Захід–Схід» та «Схід–Захід» та приділити необхідну увагу забезпеченню конкурентоспроможності операторських компаній на ринку залізнично–морських перевезень.

На першому етапі зазначених вище заходів необхідно створити операторську мультимодальну компанію (перевізника Укрзалізниці), яка б спеціалізувалася на змішаних (зокрема, залізнично–водних) перевезеннях вантажів «від дверей до дверей» та управлялася на принципах маркетингового менеджменту, а також продумати схему визначення конкурентоспроможної наскрізної тарифної ставки.

Список використаних джерел

1. Підлісний П.І. Стан та тенденції розвитку змішаних вантажних перевезень / П.І. Підлісний, А.М. Брайковська // Збірн. наук. праць ДЕТУТ «Економіка та управління» – 2012. – Вип. 19.
2. Дж. Черилло. Перспективы рынка железнодорожных перевозок в Европе // Железные дороги мира. – 2005, №3.
3. Стратегія відновлення життєздатності залізниць у країнах Європейського співтовариства: Офіційний документ «Біла книга» [Електрон. ресурс]: Комісія Європейського співтовариства. – Брюссель, 30.07.96 СОМ (96) 421, остаточна редакція. – Режим доступу

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВІДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

- пу: http://tent.org.ua/data/upload/catalog/main/ua/396/white_paper_96_421_revitalizing_railways_ua.doc
4. Директива 91/440 ЕС Совета от 29 июля 1991 года, касающаяся развития железных дорог сообщества // Official № L 237. – 1991. – С. 25–28.
5. Рыночные реформы и оживление грузовых перевозок в Европе // Железные дороги мира. – 2008, №11.
6. Макаренко М.В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України: Монографія. – К.: КУЕТТ, 2003. – 478 с.: іл.: Бібліограф. 10 с.
7. Ход реформ на железных дорогах Германии // Железные дороги мира. – 2006, №11.
8. Сайт ООО Райльон Россия Сервисез. [Электрон. ресурс] – Режим доступа: <http://www.rail.dbschenker.ru>
9. Гуриев С., Питтман Р., Шевякова Е. Конкуренция вместо регулирования: предложения по реструктуризации железнодорожного транспорта на третьем этапе структурной реформы, Центр экономических и финансовых исследований и разработок, Москва – 2003 // Режим доступа: <http://guryevandrey.narod.ru/artikals/Guriev.pdf>
10. Зеленый свет зеленой логистике – сентябрь, 2009 г. [Электрон. ресурс]: Информационный портал немецкой компании SAP – Режим доступа: <http://ru.sap.info>
11. Хусаинов Ф.И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте: монография. – М.: Издательский Дом «Наука», 2012. – 192 с. // Режим доступа: <http://f-husainov.narod.ru/mogngr2012text.pdf>
12. Грузовые железнодорожные компании Великобритании // Железные дороги мира. – 2006, №12.
13. Економічні аспекти контейнерно-контрейлерного обслуговування клієнтури залізничного транспорту: Монографія / Є.М. Сич, Н.І. Богомолова, М.М. Андрієнко, В.М. Кислій. – К.: Логос, 2007. – 392 с. – Бібліogr.: с. 223–234.
14. Грузовые перевозки на железных дорогах Великобритании // Железные дороги мира. – 2010, №2.
15. Сайт ООО «РЖД». [Электрон. ресурс] – Режим доступа: <http://rzd.ru>
16. Таранец И. «РЖД Логистика» доставит груз прямо к дверям [Электрон. ресурс]: Гудок – 6.04.2012. – Режим доступа: <http://zdr.gudok.ru/pub/14/190296/>
17. Концепция комплексного развития контейнерного бизнеса в холдинге «РЖД» [Электрон. ресурс]: ОАО РЖД, Москва, 2011. – Режим доступа: http://doc.rzd.ru/doc/err403/doc?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&id=5932
18. Сайт ДП «УДЦТС »Ліски». [Электрон. ресурс] – Режим доступа: <http://liski.ua>
19. Емельянова О.Ю. Состояние и перспективы развития мультимодальных (комбинированных) перевозок в Украине // Транспорт. – 2012. – №7. – С. 63–68.
20. Одесский морской торговый порт (ОМТП) присоединяется к сети мультимодального транзита [Электронный ресурс]: Транспорт, 07.06.2012 – Режим доступа: <http://transport-journal.com/dlya-hlavnoj-stranitsyi-s-foto/odesskyj-port-prysoedinyaetsya-k-sety-multymodalnogo-tranzyla/>
21. Украина выдвинула проект интермодальных перевозок Турция – Польша [Электрон. ресурс]: РЖД-партнер, 31.05.2012 – Режим доступа: <http://rzd-partner.ru/news/2012/05/31/377312.html>

Т.М. КОРНІЄНКО,
здобувач, старший викладач, Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна»

Дослідження процесу управління якістю на хлібопекарських підприємствах

У статті розглядаються заходи щодо вдосконалення системи управління якістю продукції на хлібопекарських підприємствах.

Ключові слова: заходи, управління, онлайн, єдині торги, закупівля, впровадження, модуль, переваги, система CSB з IT-рішенням.

В статье рассматриваются мероприятия относительно усовершенствования системы управления качеством продукции на хлебопекарных предприятиях.

Ключевые слова: мероприятия, управление, онлайн, единые торги, закупка, внедрение, модуль, преимущества, система CSB с IT-решением.

The article considers the methods of improvement of the system of management of products quality.

Keywords: methods, management, online, single auction, purchase, introduction, module, advantages, CBS system with IT-decision.

Постановка проблеми. Процес управління якістю продукції хлібопекарських підприємств однин із основних напрямів для забезпечення ефективного управління якістю. Пріоритетними та перспективними завданнями для підприємств залишаються: випуск продукції високої якості, інноваційна діяльність з метою забезпечення задоволення майбутніх вимог споживачів, підвищення авторитету та іміджу підприємства, вивчення попиту споживачів з метою ефективного проведення інноваційної політики, а також вивчення оцінок споживачів і вимог до асортименту та якості продукції, створення й забезпечення взаємовигідних відносин з діловими партнерами, які націлені на конструктивну працю.