

ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
РАДА ПРОФСПІЛКИ ЗАЛІЗНИЧНИКІВ І
ТРАНСПОРТНИХ БУДІВЕЛЬНИКІВ УКРАЇНИ
АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»
МІЖНАРОДНА ФЕДЕРАЦІЯ ТРАНСПОРТНИКІВ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ
ТА ТЕХНОЛОГІЙ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ НАУКИ І ТЕХНОЛОГІЙ

МАТЕРІАЛИ
II Міжнародної науково-практичної конференції
Виклики та перспективи соціально-економічного розвитку
залізничного транспорту – УКРПРОФЗТ 2021



КИЇВ 2021

Виклики та перспективи соціально-економічного розвитку залізничного транспорту – УКПРОФЗТ 2021. Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції. – К.: ДУІТ, 2021. – 116 с.

Видання містить матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Виклики та перспективи соціально-економічного розвитку залізничного транспорту – УКПРОФЗТ 2021», що включають результати досліджень та практичні рішення з розв’язання проблем реформування та корпоративного управління АТ «Укрзалізниця», удосконалення колективно-договірної регулювання соціально-трудових відносин, формування системи лояльності персоналу, ефективного використання об’єктів соціальної інфраструктури. Авторами піднято питання сучасного стану, ризиків, обумовлених тривалими трансформаційними процесами у галузі та змінами в інституціональному середовищі, перспектив соціально-економічного розвитку залізничного транспорту.

Для науково-педагогічних працівників, дослідників, здобувачів вищої освіти, представників органів влади та бізнес-спільноти, експертів в сфері залізничного транспорту.

Друкується за рішенням Вченої ради Інституту управління, технологій та права ДУІТ, протокол № 6 від 26 січня 2022 р.

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ КОНФЕРЕНЦІЇ

Бубняк Вадим – Голова Професійної спілки залізничників і транспортних будівельників України (*голова організаційного комітету*)

Гришина Юлія – Голова Тимчасової слідчої комісії Верховної Ради України з питань перевірки та оцінки стану АТ «Укрзалізниця», голова підкомітету з питань вищої освіти Комітету Верховної Ради України з питань освіти, науки та інновацій, д.ю.н.

Ковальов Артем – Голова підкомітету з питань річкового транспорту Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури

Кубраков Олександр – Міністр інфраструктури України

Камишін Олександр – в.о. Голови правління АТ «Укрзалізниця» (за згодою)

Stephen Cotton – ITF General Secretary Міжнародної федерації транспортників (за згодою)

НАУКОВИЙ КОМІТЕТ КОНФЕРЕНЦІЇ

Брайковська Надія – Ректор Державного університету інфраструктури та технологій, к.т.н. (*голова наукового комітету*)

Панченко Сергій – Ректор Українського державного університету залізничного транспорту, д.т.н.

Пшійко Олександр – в.о. Ректора Українського державного університету науки і технологій, Перший віце-президент, керівник Східного наукового центру Транспортної Академії України, д.т.н.

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ ЗБІРНИКА

Яновська Вікторія – завідувач кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій, директор Громадської спілки «Центр досліджень залізничного транспорту», д.е.н.

Гнатюк Олександр – завідувач відділу організаційної і кадрової роботи Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України

Творонович Вікторія – доцент кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій, к.е.н.

Пилипенко Олена – доцент кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій, к.е.н.

Накалюжна Аліна – старший викладач кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій

Устіловська Анастасія – вчений секретар Громадської спілки «Центр досліджень залізничного транспорту», доктор філософії

ЗМІСТ

СЕКЦІЯ 1. РЕФОРМУВАННЯ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»: РИЗИКИ ТА МОЖЛИВОСТІ ДЛЯ ДЕРЖАВИ, БІЗНЕСУ, ПЕРСОНАЛУ.....	6
<i>Pittman R.W.</i> Strategies for creating competition on the ukrainian railways	6
<i>Yanovska V.P., Dushko D.V.</i> Economic efficiency of railway in ukraine: railway economies of scale, scope, and density	9
<i>Десгтяр О.А., Угоднікова О.І.</i> Реформування АТ «Укрзалізниця»: публічний маркетинг як елемент підвищення конкурентоздатності природних монополій	12
<i>Дикань В.Л.</i> Передумови та перспективи розвитку конкурентного ринку послуг залізничного транспорту	14
<i>Запара В.М., Запара Я.В., Дудка А.М., Тесленко К.С.</i> Ефективність впровадження приватної тяги на залізницях України в умовах дії чинного тарифоутворення	17
<i>Корінь М.В., Лановий О.А.</i> Реформа залізничного транспорту України: позитивні і негативні наслідки її реалізації	20
<i>Мельник Т.С.</i> Необхідність і завдання створення макрорівневої транспортної моделі залізничного транспорту України	22
<i>Мямлін С.В.</i> Інноваційний розвиток рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту	24
<i>Накалюжна А.О.</i> Залізничний транспорт майбутнього: кейси іноземного інноваційного розвитку залізниць	26
<i>Обруч Г.В., Торопова Д.Д.</i> Управління досвідом клієнтів підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації	29
<i>Останчук В.М., Шапірко В.Г.</i> Реформування моделі приміських і регіональних (міжрегіональних) залізничних пасажирських перевезень	32
<i>Семенцова О.В., Піскун Ю.В.</i> Аспекти реалізації системи транспортної безпеки на залізницях України в умовах розвитку швидкісного руху	35
<i>Панченко Н.Г.</i> Системна трансформація механізму соціально-господарської відповідальності на залізничному транспорті України	37
<i>Стасюк О.М.</i> Вплив підвищення тарифів вантажних залізничних перевезень на інтереси держави та кінцевого споживача	39
<i>Федяй Н.О.</i> Вплив зміни залізничних вантажних тарифів на національну економіку	42
<i>Харченко О.В.</i> Стратегічні напрями забезпечення сталого розвитку залізничного транспорту України	45
<i>Цвірко О.О., Трушкіна Н.В.</i> Цифрова логістика як інструмент підвищення ефективності діяльності АТ «Укрзалізниця» в умовах діджиталізації	47
<i>Чмирьова Л.Ю.</i> Кількісна оцінка впливу зростання вантажних тарифів вітчизняних залізниць на основних споживачів послуг	50

СЕКЦІЯ 2. УДОСКОНАЛЕННЯ КОЛЕКТИВНО-ДОГОВІРНОГО РЕГУЛЮВАННЯ СОЦІАЛЬНО-ТРУДОВИХ ВІДНОСИН 53

Гуменюк І.О. Перспективні напрямки колективно-договірного регулювання соціально-трудо­вих відносин працівників залізничного транспорту..... 53

СЕКЦІЯ 3. ЛОЯЛЬНІСТЬ ПЕРСОНАЛУ (СИСТЕМИ: ОПЛАТИ ПРАЦІ, МОТИВАЦІЇ ПЕРСОНАЛУ, ОХОРОНИ ПРАЦІ ТА ЗДОРОВ'Я)..... 55

Войтов І.М. Управління внутрішнім ринком праці на залізничному транспорті..... 55

Карпенко О.О., Каращук В.О. Удосконалення процесу підвищення кваліфікації працівників залізничного транспорту 57

Компанієць В.В. Щодо глибинних викликів нової реальності та стратегічних пріоритетів розвитку залізничного транспорту (кадрова складова)..... 60

Пилипенко О.В. Постковідні тенденції розвитку ринку праці України..... 64

Ратошнюк М.Б. Мотивація персоналу залізничного транспорту та її вплив на економічну безпеку товариства 67

Творонович В.І., Устіловська А.С. Перетворення у сфері управління персоналом у розрізі четвертої промислової революції «Індустрія 4.0» 71

Токмакова І.В. Забезпечення лояльності персоналу підприємств залізничного транспорту на основі управління кадровими ризиками..... 73

Устіловська А.С., Чумак Е.В. Мотивація працівників АТ «Українська залізниця» шляхом цифровізації 76

Цвірко О.О. Мотивація персоналу в умовах реформування АТ «Укрзалізниця» 78

Цимбалюк Г.С., Жвалюк Н.В. Навчання та розвиток як умова підвищення лояльності персоналу 81

Яновська В.П. Конкурентоспроможна заробітна плата як запорука економічної безпеки АТ «Укрзалізниця» 83

СЕКЦІЯ 4 ЕФЕКТИВНЕ ВИКОРИСТАННЯ ОБ'ЄКТІВ СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ..... 86

Мельник Т.С., Христофор О.В., Красноштан О.М. Створення транспортно-пересадочних комплексів як перспективний напрям реформування транспортної інфраструктури України 86

Ткаченко В.П., Каращук В.О. Питання взаємодії підприємств та закладів вищої освіти при підготовці фахівців залізничної галузі 89

СЕКЦІЯ 5 КОРПОРАТИВНЕ УПРАВЛІННЯ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ..... 91

Дикань О.В., Крихтіна Ю.О., Сторожилова У.Л. Корпоративне управління в цифровому просторі 91

Євсєєва О.О. Методика оцінки фінансового стану структурного підрозділу корпоративного утворення 94

Ізмайлова К.В. Перспективи розвитку корпоративного управління в акціонерному товаристві «українська залізниця»	97
Кузнецов Є. М., Кузнецов В.Є. Систематизація факторів підвищення рівня інноваційної активності підприємств залізничного транспорту	100
Нечипорук А.В. Розвиток транспортно-логістичного комплексу в сучасних умовах	102
Овчиннікова В.О., Кужавський М.С. Засади впровадження концепції управління стратегічними змінами на підприємствах залізничного транспорту	104
Портна О.В. Адаптивне управління конкурентоспроможністю залізничної галузі України в умовах розвитку інформаційно-мережевої економіки.....	107
Ткачук В.О. Корпоративний кодекс як засіб формування позитивного іміджу АТ «Укрзалізниця».....	110
Торопова В.І. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту	113

JEL: D49, L92, R48

Запара В.М., професор кафедри Управління вантажною і комерційною роботою Українського державного університету залізничного транспорту, к.т.н., професор

Запара Я.В., доцент кафедри Управління вантажною і комерційною роботою Українського державного університету залізничного транспорту, к.т.н., доцент

Дудка А.М., магістрант Українського державного університету залізничного транспорту, група 221-ОПУТ-Д20

Тесленко К.С., магістрант Українського державного університету залізничного транспорту, група 221-ОПУТ-Д20

ЕФЕКТИВНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ ПРИВАТНОЇ ТЯГИ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ В УМОВАХ ДІЇ ЧИННОГО ТАРИФОУТВОРЕННЯ

Анотація. проведено порівняльний аналіз базового тарифу при використанні локомотивів різної форм власності та наведена оцінка ефективності приватної тяги в залежності від відстані перевезення і кількісного складу состава.

Постановка проблеми. На вимогу часу розгортається експеримент з впровадження приватної тяги в умовах відсутності законодавчої бази реалізації рівноправного доступу до інфраструктури залізниці. В теперішній час АТ «Укрзалізниця» вже перебуває в стадії погодження технічних умов щодо використання приватної тяги на коліях загального користування залізничної мережі. Нагальним є встановлення меж ефективності впровадження приватної тяги при перевезенні вантажів залізничною мережею України в умовах дії чинного тарифоутворення. Для цього необхідним є проведення порівняльного аналізу при використанні локомотивів різної форм власності при перевезенні у вантажному, порожньому та повному рейсах у вагонах вантажовласників в умовах експерименту з впровадження приватної тяги на залізниці України.

Основні матеріали дослідження. Для ефективного реалізації стратегії АТ «Укрзалізниця» важливою умовою є ухвалення Закону України «Про залізничний транспорт». Його відсутність, наприклад, унеможлиблює в повному обсязі задіяння операторів тяги в перевізному процесі, що гальмує розвиток галузі, лібералізацію ринку. Але даний законопроект так і не ухвалено досі, тому впровадження приватної тяги планується проводити в умовах експерименту. Заявки для участі в умовах експерименту подали одинадцять компаній, основні з яких: «Fertexro», «Івано-Франківськцемент», «Кернел», «ДТЕК» та інші.

На сьогодні в Україні поки що не затверджено тариф за «нитку» графіка для тягових компаній, отже тимчасовою базою залишається тарифне керівництво № 1 [1].

В реальних умовах найбільш доцільним вбачається при використанні приватного локомотива перевезення власних вагонів у завантаженому та порожніх станах. Крім того, для вантажовідправника доцільно буде максимально використовувати вантажопідйомність вагона, тому в подальшому розрахункову масу приймаємо 70 т.

Для обчислення тарифу при використанні власних локомотивів підприємства використовується тарифна схема 29, яка складається з плати за використання інфраструктури власним локомотивом та вагоном. Різниця між вартістю використання тепловоза і електровоза досить незначна, тому в подальших розрахунках, як найбільш вірогідний варіант, приймаємо тепловоз.

Відомо, що складові тарифу мають співвідношення: інфраструктурна складова – 55-60 %, локомотивна – 25-30 %, вагонна – 10-20 % [2], оскільки в дослідженні акцент зроблено на використання власних вагонів (найбільш вірогідний варіант), то вагонна складова в тарифі буде відсутня, а отже зміниться співвідношення у бік зростання між інфраструктурною і локомотивною складовою (локомотивна складова буде становити 28-36 %). Виходячи з вищенаведеного, запропоновано критерій ефективності впровадження приватної тяги в умовах дії чинного тарифоутворення, який полягає в тому, що доцільним з економічної точки зору для приватної тягової компанії буде використання своїх локомотивів лише в тому випадку, коли різниця між тарифом при перевезенні локомотивом АТ «Укрзалізниця» і приватним локомотивом буде не менше локомотивної складової тарифу (хоча б її мінімального значення. Для умов, що розглядаються – 28 %).

При проведенні дослідження для обрахунків достатньо використати базові тарифи, які наведені в чинному Тарифному керівництві № 1. При цьому будемо вважати, що умови перевезення не змінюються (крім зміни належності локомотива), тобто перевозяться вантажі того ж тарифного класу, використовуються однакові тарифні коефіцієнти та податок на додану вартість.

Величина базового тарифу при перевезенні вантажів локомотивом АТ «Укрзалізниця» залежить (крім завантаженості вагона) від двох основних факторів: тарифного поясу (відстані, на яку перевозиться вантаж відправника) та кількості вагонів у составі поїзда. При обчисленні базового тарифу при використанні приватного локомотива до вищевказаних факторів (з урахуванням того, що завантаженість вагонів не враховується) додається ще вартість використання інфраструктури цим локомотивом.

Звичайно ж вагон має як вантажний рейс, так і порожній. Отже, для об'єктивності слід розглядати повний рейс вагона (тобто сумісно рейс у завантаженому та порожньому станах). Такий підхід дозволить більш реально оцінити ефективність впровадження приватної тяги в умовах дії чинного тарифоутворення. Результати розрахунків базових тарифів на перевезення навантажених та порожніх вагонів в повному рейсі локомотивом АТ «Укрзалізниця» та власним локомотивом наведено в таблиці 1.

Таблиця 1

Базовий тариф на перевезення навантажених та порожніх вагонів локомотивом АТ «Укрзалізниця» та власним локомотивом (тепловоз)

Тариф-ний пояс, км	Серединний пояс, км	Тариф за схемою 1+14.1, грн	Тариф за схемою 2+14.1, грн	Тариф за схемами 29.1+29.4+29.5+29.7, грн	Перевищення тарифу за схемою 1 над тарифом за схемами 29.1+29.4+29.5+29.7, %	Перевищення тарифу за схемою 2 над тарифом за схемами 29.1+29.4+29.5+29.7, %
1	2	3	4	5	6	7
Склад 35 вагонів						
101-120	110	78211	81081	53504	31,59	34,01
301-330	315	140154	147294	100962	27,96	31,46
481-510	495	194831	205471	147939	24,07	28,00
651-700	675	247786	261751	195196	21,22	25,43
Склад 40 вагонів						
101-120	110	89384	92664	59519	33,41	35,77
301-330	315	160176	168336	111497	30,39	33,77
481-510	495	222664	234824	163114	26,74	30,54
651-700	675	283184	299144	215051	24,06	28,11

Продовження табл. 1

1	2	3	4	5	6	7
Склад 45 вагонів						
101-120	110	100557	104247	65534	34,83	37,14
301-330	315	180198	189378	122032	32,28	35,56
481-510	495	250497	264177	178289	28,83	32,51
651-700	675	318582	336537	234906	26,27	30,20
Склад 50 вагонів						
101-120	110	111730	115830	71549	35,96	38,23
301-330	315	200220	210420	132567	33,79	37,00
481-510	495	278330	293530	193464	30,49	34,09
651-700	675	353980	373930	254761	28,03	31,87
Склад 55 вагонів						
101-120	110	122903	127413	77564	36,89	39,12
301-330	315	220242	231462	143102	35,03	38,17
481-510	495	306163	322883	208639	31,85	35,38
651-700	675	389378	411323	274616	29,47	33,24

Таким чином, встановлено, що найбільш вигідно буде переміщати повноскладні поїзди (50-55 вагонів) на порівняно невеликі плечі (до 700 км включно), що, в свою чергу, зумовить використання меншої кількості локомотивів, а значить зменшить витрати на їх закупівлю та подальше обслуговування. Наведені результати наглядно демонструють зниження ефективності використання власних локомотивів при вантажних перевезеннях із зростанням відстані перевезення в умовах чинного тарифоутворення на залізничному транспорті України.

Висновки. В результаті проведених досліджень були отримані наступні результати.

Запропоновано критерій ефективності приватної тяги в умовах дії чинного тарифоутворення, який полягає в тому, що доцільним з економічної точки зору для приватної тягової компанії буде використання своїх локомотивів лише в тому випадку, коли різниця між тарифом при перевезенні локомотивом АТ «Укрзалізниця» і приватним локомотивом буде не менше локомотивної складової тарифу (хоча б її мінімального значення. Для умов, що розглядаються – 28%).

Доведено, що базовий тариф при використанні приватних локомотивів під час перевезення завантажених вагонів приблизно на 40% нижче ніж при використанні локомотивів АТ «Укрзалізниця», що є досить вигідним показником для компаній, які планують використання приватної тяги (при оціненій локомотивній складовій для розглянутих умов 28-36%).

Встановлено невикладність перевезення порожніх складів при використанні власної тяги (відсоток перевищення становить не більше 17 %, а в деяких випадках (певні відстані та кількісний склад складів поїздів) цей показник взагалі від'ємний).

Доведено ефективність використання власної тяги за умови виконання повного рейсу вагона (у завантаженому та порожньому стані): при складі 50-55 вагонів – до 700 км; при складі 45 вагонів – до 540 км; при складі 40 вагонів – до 390 км; при складі 35 вагонів – до 330 км (відстані наведені з урахуванням діапазону тарифних поясів).

ЛІТЕРАТУРА

1. Тарифне керівництво № 1. Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ним послуги К.: «Укрзалізниця». 2009. 200 с.
2. Запара В.М., Бауліна Г.С., Запара Я.В., Продащук С.М. Обґрунтування необхідності оновлення тарифної системи вантажних перевезень залізничним транспортом України в сучасних умовах Тези 1-ї міжнародної науково-практичної конференції «Інтелектуальні транспортні технології»: (Трускавець-Харків, 24-30 січня 2020 р.) Харків: УкрДУЗТ. С. 58-60.

МАТЕРІАЛИ

II Міжнародної науково-практичної конференції
Виклики та перспективи соціально-економічного розвитку
залізничного транспорту – УКРПРОФЗТ 2021

01 серпня – 03 листопада 2021 року, м. Київ

АДРЕСА: Україна, 03049, м. Київ, вул. Іванан Огієнка, 19
тел.: +38(095)837-60-12
www.duit-fut.com.ua; www.duit.edu.ua; www.urm.media/ukrprofzt-2021,
e-mail: rail.ua.ecosystem@ukr.net