

УДК 656.078.8

*Д-р техн. наук Т.В. Бутько,
асп. О.Е. Шандер*

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ АДАПТАЦІЇ ПЕРЕВІЗНОГО ПРОЦЕСУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ В УМОВАХ ФУНКЦІОНУВАННЯ КОНКУРЕНТНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОМПАНІЙ

Вступ та актуальність теми. Залізничний транспорт є базовою галуззю економіки України та являє собою найважливіший елемент транспортної системи. Упродовж останніх п'яти років на залізничному транспорті помітна тенденція дефіциту рухомого складу, а саме зменшення вагонного парку своїх вагонів, так як знос вагонів уже складає більше 80 %, що є дуже негативним показником. За таких умов вантажовідправник зацікавлений в перевезенні вантажів власним рухомим складом. Станом на кінець 2011 року недостача порожніх вагонів під навантаження по Укрзалізниці цілодобово складає приблизно 1000 вагонів. У зв'язку з цим питання щодо організації перевізного процесу в умовах реформування залізничного транспорту на даний час є актуальним, що підтверджується низкою законопроектів, прийнятих 23 лютого 2012 року Верховною Радою України: «Проект Закону про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного

транспорту загального користування» та «Проект Закону про внесення змін до Закону України "Про залізничний транспорт" (щодо розмежування функцій державного та господарського управління галуззю) [3,5]. Результатом реформи передбачається створення конкурентного середовища на залізниці.

Процес створення конкурентного ринкового середовища, передбачений Програмою структурної реформи на залізничному транспорті, полягає 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 є становлення і розвиток системи компаній-операторів рухомого складу. В даний час створені і працюють близько 80 операторських компаній, які організують перевезення по залізницях України та за кордон. Згідно з законопроектами про реформування

залізничного транспорту, частка обсягу перевезень, що виконується компаніями-власниками залізничних вагонів, з кожним роком буде збільшуватись. Тому в умовах адаптації залізничного транспорту до ринкової економіки при функціонуванні конкурентних транспортних компаній повинен забезпечуватись інтенсивний пошук ефективних технологій організації процесу перевезення та методів їх реалізації на всіх ланках транспортного процесу.

Формування цілей. Одним із основних завдань для подальшого реформування та удосконалення організації вантажних перевезень є вирішення питань щодо:

- формування тарифної складової для перевезень у вагонах різних форм власності;
- відповідальності сторін при перевезенні вантажів;
- створення системи для координації та управління вантажними вагонами різних форм власності;
- розподілу між операторськими компаніями (ОК) провізних спроможностей залізниці.

За таких умов, актуальним є аналіз зарубіжного досвіду реформування залізничного транспорту і різних форм і методів вирішення питань в умовах функціонування конкурентних транспортних компаній.

Викладення основного матеріалу.

Як довів аналіз, розвиток системи операторських компаній вигідний як вантажовідправникам, так і економіці країни в цілому. Вплив розвитку операторських компаній на становище компанії ВАТ «РЖД» був оцінений як позитивний, так як оператори «завойовували» найбільш прибуткові сегменти ринку вантажних перевезень, збільшуючи тим самим частку низькодохідних вантажів у структурі перевезень парком ВАТ «РЖД». Разом з тим, з операторами в галузь приходять інвестиції: поява компаній-операторів позитивно вплинула на розвиток сервісу в системі ВАТ «РЖД», наприклад, на

розвиток інформаційних послуг, включаючи послуги з надання інформації про дислокацію вагонів, стеження за їх просуванням і технічним станом, і на підвищення якості транспортного обслуговування на всіх ланках транспортного процесу [2].

Один із найважливіших аспектів при реформуванні залізничного транспорту і, як наслідок, створення конкурентного середовища повинний базуватися на коректному формуванні тарифних умов для перевезення у вагонах різних форм власності, що в подальшому повинно значною мірою вплинути на розвиток ОК і в той же час дозволить вирішити одне із основних завдань – відновлення парку вантажних вагонів. Аналіз формування структури вантажних тарифів у Росії, США і країнах Європи та Балтії довів, що існують різні складові тарифної політики і вони для кожної країни повинні розраховуватися на основі своїх тенденцій розвитку транспорту і економіки в цілому (див. рисунок).

Загалом на даний час невідомо, який шлях обере Укрзалізниця при формуванні тарифів, але вирішення даної проблеми є першочерговим за умови функціонування конкурентних транспортних компаній, так як конкурентне середовище повинно відбивати прийнятну тарифну політику.

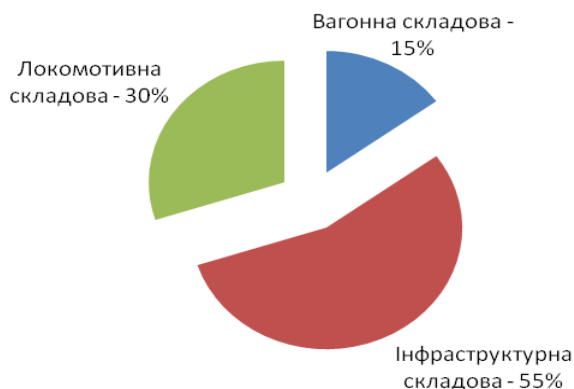
Проведений аналіз існуючої технології в умовах Російської Федерації довів, що при переході всього вантажного парку в категорію власного парку зміни в організації перевізного процесу будуть стосуватися тільки питань щодо переміщення порожніх вагонів та відсутності управління даними вагонами, що як наслідок збільшить пробіг порожніх вагонів та збільшить навантаження на інфраструктуру залізниці [1,2]. Тому важливим завданням при організації вантажних перевезень ОК є вирішення питання щодо розподілу провізних спроможностей залізничних ліній для виконання запланованих обсягів вантажних

Організація перевезень і управління на транспорті

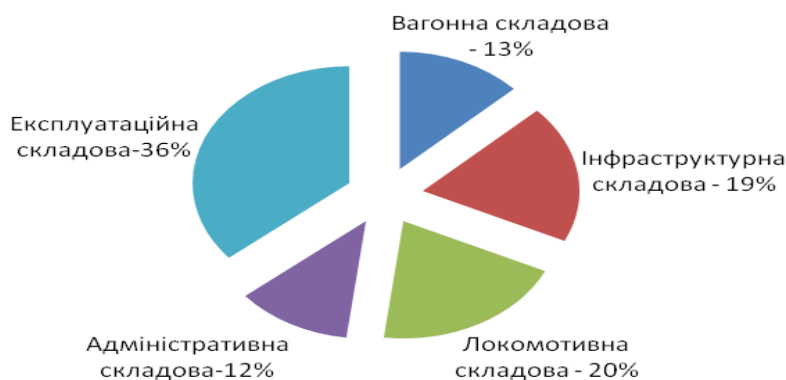
перевезень на всій мережі залізниць України. На даний час йде впровадження швидкісного пасажирського руху на залізниці і це в значній мірі буде впливати на пропускну спроможність кожної ділянки, зокрема пропуск вантажних

поїздів. Буде ускладнюватись прокладка графік руху для вантажних поїздів. Тому для вирішення даного питання одним із основних завдань залізниці є розмежування ліній для вантажного та пасажирського руху [4].

а) в Росії



б) в США



в) в країнах Європи та Балтії

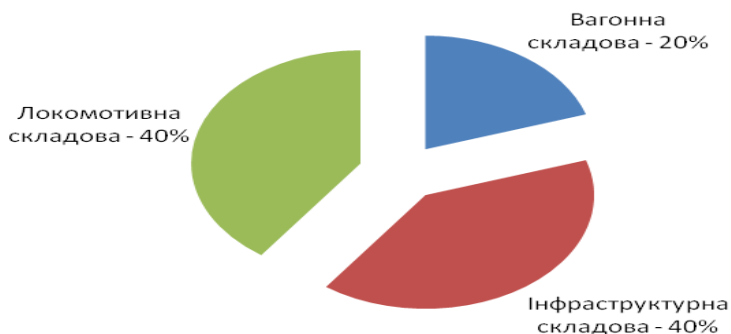


Рис. Структура вантажних тарифів за кордоном

Підходи до організації вантажних перевезень операторськими компаніями шляхом виділення «ниток» графіка є необхідними, що підтверджено багатьма закордонними спеціалістами, але вони загалом орієнтовані на великі компанії і в подальшому лише більше монополізують вантажні перевезення на залізниці.

Зважаючи на умови, наведені вище, основним завданням також є зменшення порожнього пробігу вагонів і в основному в зворотному напрямку. Аналіз оєвропейського досвіду довів, що зменшення порожнього пробігу можливо лише за умови укладання договорів між залізницею та ОК на контролювання і управління вагонами різних форм власності. На даний момент дана технологія вже впроваджується в Російській Федерації. Також за кордоном існує технологія організації вантажних перевезень між підприємствами-виробниками, які між собою взаємозв'язані на основі логістичних підходів і тому у них пробіг порожніх вагонів практично взагалі відсутній [2].

При збільшенні операторських компаній та створенні конкурентних умов на залізниці повинні змінюватися умови планування вантажної роботи на всіх рівнях управління. Технологія організації вантажних перевезень при взаємодії залізниці з власниками залізничних вагонів на даний час є недосконалою і неадаптована до сучасних тенденцій розвитку економіки. Виходячи з цього одним із основних напрямків удосконалення технології організації вантажних перевезень в умовах функціонування конкурентних транспортних компаній є створення автоматизованої системи управління парком вантажних вагонів різних форм власності, яка б містила в собі функції контролю та керування за вагонами на всіх ланках транспортного процесу, а також мала відомості про:

- потребу у вагонах операторських компаній;

- скупчення операторських вагонів на коліях промислових підприємств;
- незатребувані вагони;
- тривалість перебування їх на коліях підприємств;
- виконання з цими вагонами операцій навантаження чи вивантаження.

Створення даної системи повинно базуватися за умови управління основною частиною парку вантажних вагонів ОК залізницею. Впровадження даної системи забезпечить:

- підвищення ефективності керування перевізним процесом;
- скорочення часу знаходження вагонів під вантажними операціями;
- зменшення пробігу порожніх вагонів;
- збільшення пропускної спроможності навантажених вагонів;
- зниження тарифу на перевезення залізничним транспортом;
- забезпечення доставки вантажів «точно в строк».

Тому з урахуванням всіх вимог, які були проаналізовані, постає задача формування адаптивної моделі організації залізничних вантажних перевезень при функціонуванні конкурентних транспортних компаній за допомогою математичних методів, на основі інтелектуалізації за умови виконання запланованих обсягів перевезень вантажів на всій мережі залізниць України, а також забезпечення безпеки руху.

Висновки. На даний час залізничний транспорт України знаходиться на шляху реформування і тому в теперішніх умовах функціонування залізничних вантажних перевезень потребують вирішення задачі, спрямовані на пошук ефективних технологій організації процесу вантажних перевезень та методів їх реалізації, заснованих на інтелектуалізації системи на всіх ланках транспортного процесу. Тому з урахуванням всіх вимог постає задача формалізації технології організації вантажних перевезень, спрямованих на адаптацію перевізного процесу на залізнич-

ному транспорті в умовах функціонування конкурентних транспортних компаній, що, як наслідок, надасть гнучкість системі,

підвищить ефективність транспортного обслуговування та конкурентоспроможність залізниці.

Список літератури

1. Данько, М.І. Формування вимог до технології взаємодії залізничних адміністрацій і власників рухомого складу [Текст] / М.І. Данько, Д.В. Ломотько, В.М. Запара, В.В. Кулешов: зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2011. – Вип. 124. – С. 5-11.
2. Реформирование железных дорог Европы. Материал из Википедии — свободной энциклопедии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www/URL: http://ru.wikipedia.org/wiki/](http://ru.wikipedia.org/wiki/). – Загл. с экрана.
3. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс] / Схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1555-р. – Режим доступу: [www/URL: http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html/](http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html/) 10.12.2009. – Загол. з екрана.
4. Кулешов, В.В. Удосконалення інформаційної технології роботи з вагонами різних форм власності з метою оптимізації пропускної спроможності залізничних транспортних систем [Текст] / В.В. Кулешов: зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2011. – Вип. 124. – С. 83-90.
5. Закони щодо реформування залізничного транспорту України [Електронний ресурс] / Прийняті Верховною Радою 23 лютого 2012 року – Режим доступу: [www/URL: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/297468/](http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/297468/) – Загол. з екрана.

Ключові слова: конкурентні транспортні компанії, реформування залізничного транспорту, вантажні перевезення, інтелектуалізація, операторські компанії.

Анотації

Встановлені основні завдання для удосконалення організації вантажних перевезень. Запропоновані основні напрямки адаптації перевізного процесу на залізничному транспорті в умовах функціонування конкурентних транспортних компаній.

Установлены основные задачи для дальнейшего усовершенствования организации грузовых перевозок. Предложены основные направления адаптации перевозочного процесса на железнодорожном транспорте в условиях функционирования конкурентных транспортных компаний.

The basic problem for the further improvement of the organization of freight traffic. The basic directions of the transport process of adaptation of the railways in terms of functioning of competitive company.