

УДК 656.224

ОСНОВНІ АСПЕКТИ ВЗАЄМОДІЇ ПРОМИСЛОВОГО І МАГІСТРАЛЬНОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Полякова О.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В роботі розглянуто сутність промислового залізничного транспорту незагального користування, проаналізовано особливості його взаємодії з магістральним залізничним транспортом і виявлено напрямки підвищення ефективності співпраці у правовому, технологічному і організаційному аспектах.

Постановка проблеми. Промисловий залізничний транспорт незагального користування є повноправним учасником перевізного процесу транспортної системи України і взаємодіє з залізничним транспортом загального користування на початково-заклучних операціях перевезення вантажів. Сьогодні промисловим підприємствам належить 28 тисяч км колії в Україні. Експлуатаційна протяжність колії головних магістральних залізниць складає 22,3 тисяч км. Відомчими та промисловими коліями переміщується в 3-3,5 рази більше вантажів, ніж залізничними магістралями.

Цілком очевидно, що забезпечення ефективного взаємодії промислового і магістрального залізничного транспорту має серйозне економічне і соціальне значення, будучи одним з істотних факторів привабливості галузі для відправників вантажу і вантажоодержувачів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.
Виділення невирішених частин загальної проблеми. Питання взаємодії залізниць з іншими видами транспорту та проблеми оптимізації планування і управління транспортними системами розглядаються в наукових працях Г. А. Бородянського, С. М. Васильєвої, В. Г. Галабурди, В. Н. Лівшиця, В. В. Повороженка, Н. К. Сологуба, А. А. Тимошина [4, 5]. Організаційно-економічні аспекти вдосконалення системи транспортного обслуговування виробництва досліджені в роботах І. В. Горшунової, М. І. Котлубая, В. І. Сергієнка [1, 2, 6]. В той же час механізм взаємодії магістрального і промислового залізничного транспорту в частині організаційно-правових, технічних, технологічних аспектів співпраці потребує подальшого дослідження.

Постановка завдання. Метою статті є аналіз особливостей взаємодії магістрального залізничного транспорту і залізничного промислового транспорту незагального користування та виявлення напрямків підвищення ефективності взаємовідносин.

Виклад основного матеріалу. Історично склалось так, що найбільш поширеним видом

транспорту на підприємствах є залізничний, який виконує основну масу перевезень, приймає безпосередню участь в технологічному процесі виробництва і складається з двох частин. Одна його частина забезпечує зв'язок з транспортом загального користування, друга - тісно пов'язана з технологією виробництва. Отже, економічна природа промислового залізничного транспорту така, що, з одного боку, повною мірою повинні бути задоволені вимоги і враховані умови технологічних процесів підприємств, що обслуговуються, з іншого боку – забезпечена відповідність рівневі розвитку і технічному оснащенню залізничного транспорту загального користування.

Магістральний залізничний транспорт і залізничний транспорт незагального користування є партнерами: вони займають свої ніші на ринку транспортних послуг, і діяльність підприємств промислового залізничного транспорту в частині надання послуг для контрагентів на власних залізничних під'їзних коліях не є конкурентною стосовно залізничного транспорту загального користування. Але саме підтримки участі підприємств залізничного транспорту незагального користування у доступних для них сегментах ринку транспортних послуг (виконання початково-заклучних операцій перевізного процесу, а в окремих випадках – і виконання транзитних операцій) з боку магістрального транспорту немає.

Промисловий транспорт і транспорт промисловості перевезеннями не заробляють того, що магістральний транспорт одержує від непрацюючого майна (порівняти дохід підприємств промислового транспорту і плати за користування вагонами загального парку залізниць) [3]. Тарифи на перевезення по залізницях і тарифи на роботи і транспортні послуги, що виконуються на залізничних під'їзних коліях, у даний час практично непорівнянні.

Незначний обсяг інвестицій у залізничний транспорт незагального користування є відображенням малої ємності самого сегмента ринку, де він працює. Крім цього, варто врахувати і тенденції, що намітилися серед виробників у

відношенні утримання залізничної колії: так, для більшості середніх і малих компаній власні залізничні колії є другорядним виробничим об'єктом, використовуються епізодично, тому їхній стан найчастіше не відповідає нормативам безпечної експлуатації [7]. Така ситуація пояснюється відсутністю штатних фахівців, що забезпечують функціональність ділянки колії, відсутністю налагоджених взаємин з компаніями – постачальниками залізничного устаткування і спеціалізованих служб, що займаються проведенням ремонтно-відбудовчих робіт залізничних колій, а також економічною неспроможністю підприємств. Безумовно, таке положення речей необхідно враховувати, оскільки промисловий залізничний транспорт і залізниці, по суті, є єдиним механізмом, що забезпечує потреби вантажовласників і вантажоодержувачів у перевезеннях. Тільки для підприємств залізничного транспорту обслуговування контрагентів – це другорядні операції, у той час як для підприємств промислового транспорту це основні бізнеси-процеси.

У той же час, координація дій промислового транспорту як у його розвитку, так і у взаємодії з власниками і залізничним транспортом загального користування не носить системного характеру. У суміжних технологічних ланках ще залишаються проблеми, рішення яких дозволило б додатково реалізувати резерви для організації більш погодженої роботи всіх учасників перевізного процесу:

1) технічний рівень ряду транспортних засобів і вантажно-розвантажувальних механізмів не цілком відповідає вимогам технології основного виробництва і взаємодії з залізничним транспортом загального користування;

2) єдині технологічні процеси роботи залізничної колії незагального користування і залізничної станції примикання (ЄТП), найчастіше, не націлені на оптимізацію використання технічних засобів взаємодіючих сторін. В даний час практичне значення ЄТП звелось до визначення терміну обороту вагонів на шляху незагального користування;

3) залишаються невирішеними до кінця питання організації процесу подачі і узгодження обсягів вантажів, що надаються до перевезення, з розподілом їх по напрямкам, покупцям і пунктам призначення;

4) відсутня державна політика в сфері промислового залізничного транспорту незагального користування і вантажовласників;

5) потенціал залізничного транспорту незагального користування (вагони) використовується недостатньо.

Практика показує, що найбільші проблеми виникають на стиках процесів взаємодії

промислового і магістрального транспорту. Причому з виробниками продукції взаємовигідні відносини підприємствам промислового транспорту вдається налагодити швидше; частіше виникають проблеми при взаємодії з залізницями. У першу чергу, це є наслідком недосконалої законодавчої бази. Для чіткого позначення відносин між власниками інфраструктур, перевізниками й іншими учасниками ринку транспортних послуг необхідне удосконалення основних понять у законі «Про залізничний транспорт України». У законі немає чіткого розмежування понять «залізничний транспорт загального користування» і «залізничний транспорт незагального користування», вони практично збігаються. За думкою багатьох спеціалістів, потрібно додатково регламентувати відносини підприємств залізничного транспорту незагального користування з залізницями і клієнтурою [цитуються за 7].

Через те, що промисловий транспорт взаємодіє з залізничним транспортом загального користування, необхідно визначити механізм регулювання тарифів. Сьогодні необґрунтоване заниження вартості послуг залізничного транспорту незагального користування приводить до зростання дисбалансу в технічному розвитку двох підгалузей залізничного транспорту. Отже, методики ціноутворення на послуги залізничного транспорту загального і незагального користування повинні містити загальні основи і враховувати індивідуальні особливості функціонування. Такий підхід буде сприяти розробці і введенню в перспективі єдиних (наскрізних) тарифів по доставці вантажів залізничним транспортом «від дверей до дверей».

Оскільки залізничний транспорт незагального користування технологічно сполучений із транспортом загального користування, система їхнього технічного регулювання повинна бути скоординована, щоб поетапно вирішувати важливі технічні задачі.

Участь підприємств залізничного транспорту незагального користування у перевізній діяльності, з урахуванням наведеного вище, представлено на рисунку.

Отже, взаємовідносини суб'єктів господарювання різної форми власності в системі залізничного транспорту України повинні бути чітко регламентованими.

¹ – є можливим при внесенні відповідних змін до законодавчої бази;

² – є можливим при створенні відповідної законодавчої бази і наявності на промисловому транспорті незагального користування поїзних локомотивів



Рисунок - Участь підприємств залізничного транспорту незагального користування у перевізній діяльності

Висновки. Забезпечення ефективної взаємодії промислового залізничного транспорту незагального користування і магістрального залізничного транспорту повинне здійснюватися по всім аспектам їхніх взаємин: правовим, технічним, технологічним, організаційним і ін. Створення єдиної нормативно-правової бази для залізничного транспорту загального і незагального користування приведе до збільшення обсягів перевезень, забезпеченню безпеки руху і конкурентноздатності залізничного транспорту в цілому.

Крім того, на стиках транспорту загального і незагального користування сьогодні з'являються об'єднання підприємств промислового транспорту по напрямках діяльності, що дозволить їм вийти на адміністративний рівень, а також формуються передумови для створення організацій, які зможуть запропонувати комплекс мультимодальних послуг і використовувати наскрізні тарифи.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Горшунова І. В. Організаційно-економічні аспекти вдосконалення системи транспортного обслуговування виробництва. Автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.05. -К., 1997. – 22 с.

2. Котлубай М. И. Экономические проблемы транспортного обслуживания промышленного производства в условиях многообразия форм собственности и рыночных отношений (на примере морского транспорта): Автореф. дис... д-ра экон. наук: (08.00.05) / АН Украины, Ин-т пробл. рынка и экон.-экол. исслед. - Одесса, 1992. – 37 с.

3. Кукушкин А. И. Партнеры или конкуренты? //Бюллетень транспортной информации. – 2007 - №2 – С. 2-15.

4. Оптимизация планирования и управления транспортными системами /В.Н.Лившиц, Е.М. Васильева, Г.А. Бородянский и др.; Под ред. В.Н.Лившица. –М.: Транспорт, 1987. – 207 с.

5. Основы взаимодействия железных дорог с другими видами транспорта /В.В. Повороженко, Н.К. Сологуб, А.А. Тимошин, В.Г.Галабурда; Под ред. В.В. Повороженко. –М.: Транспорт, 1986. – 215 с.

6. Сергиенко В.И. Механизм организации взаимодействия предприятий различных ведомств (на примере транспортной отрасли). Автореф. дис... канд. экон. наук: 08.07.04. Одесса, 1993 – 24 с.

7. Укрзалізниця обговорює з металургами засади реформування галузі. Віртуальний Прес-центр Укрзалізниці // <http://uvt.dp.ua/docs/arv.doc>.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Сухорукова Т.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*