

УДК 658.7:656.073

УДОСКОНАЛЕННЯ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В РАМКАХ РЕАЛІЗАЦІЇ ЛОГІСТИЧНИХ ТЕХНОЛОГІЙ

*Дейнека А.Г., д.е.н., професор,
Лейба Д.А., магістр (УкрДУЗТ)*

Вантажні перевезення в Україні мають пріоритетне значення для розвитку національної економіки.

Всі види транспорту, які залучені в перевізному процесі, виконують значні обсяги перевезень. Серед них доцільно виділити особливо залізничний транспорт, на долю якого припадає основна частина зазначених перевезень.

В рамках реформування ДП «Укрзалізниця» та організації ПАТ «Українська залізниця» відбуваються значні зрушення щодо ефективності вантажних перевезень. Цьому сприяє орієнтація залізниць України до європейського транспортного простору.

З точки зору підвищення ефективності вагонних перевезень необхідно запропонувати наступні заходи:

1) в стислі терміни модернізувати існуючий парк вантажних вагонів та локомотивів;

2) упорядкувати та оптимізувати взаємодію власників вагонів з відправниками, в рамках діючого законодавства України;

3) модернізувати сітку залізниць та напрямів перевезень, які виконують транспортування основної номенклатури вантажів.

4) активно впровадити технологію логістичних перевезень, у першу чергу на рівні зовнішньоекономічної діяльності залізничного транспорту, тим скоротити терміни перетину кордону вантажів на рівні зарубіжних партнерів;

5) активізувати навантажувально-розвантажувальну діяльність портових терміналів Одеського та Іллічівського з метою скорочення термінів перебування вантажів, що адресовані зарубіжними споживачами.

Тому для підвищення ефективності вагонних перевезень, необхідно впровадити

досвід провідних Європейських терміналів.

Визначені пропозиції вважаються достатніми за умов підтримки національними та зарубіжними інвесторами.

УДК 629.4.083

ОСОБЛИВОСТІ ВИЗНАЧЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У МІЖНАРОДНОМУ ЗАЛІЗНИЧНОМУ СПОЛУЧЕННІ

*Запара В.М., к.т.н., професор,
Запара Я.В., к.т.н., доцент,
Бредун К.О., магістр (УкрДУЗТ)*

Раціоналізація тарифної політики ПАТ «Укрзалізниця» при здійсненні залізничних перевезень є життєво важливим в умовах реформування галузі та значного зниження обсягів перевезень. В будь-якому випадку визначення рівня собівартості вантажних перевезень за видами сполучення є важливим моментом для встановлення обґрунтованого рівня тарифів.

Негативним фактором, який суттєво впливає на собівартість перевезень, є зниження обсягів перевезень. У 2015 році залізничним транспортом допущено падіння обсягів перевезень на 9,4% (до 350 млн т), вантажообіг знизився на 7,5% (до 194 млрд т-км).

Залишаються певні труднощі у впровадженні індексації тарифів у внутрішньому та експортно-імпорتنих перевезеннях. До цього часу не почала функціонувати Національна комісія з регулювання транспорту (НКРТ), проект нового закону «Про залізничний транспорт» відізняно з Верховної Ради. З урахуванням цього та протидії певних вантажовласників підвищення тарифів, яке планувалося з 01.01.2016 року відбулося лише з 30.04.2016 року, тобто за цей період Укрзалізниця недоотримала за вантажні перевезення по 25-27 млн грн. за добу (в цілому - близько 3 млрд грн.). Згідно з фінансовим планом «Укрзалізниця» середньорічне підвищення тарифів на залізничні перевезення

декларується на рівні 10%.

Додаткові доходи за рахунок 15% зростання тарифних ставок за оцінками складе близько 4,1 млрд. грн. Вважаємо, що не менше 40% цієї суми необхідно направити на оновлення рухомого складу – вантажних вагонів і локомотивів (знос вантажних вагонів перевізника на сьогодні досяг 91%, локомотивного парку – 95,7%). До цього плани оновлення вантажного рухомого складу хоча і декларувалися, проте не виконувались. Для модернізації рухомого складу необхідна відповідна програма та стратегічний інвестор, який сумісно з ПАТ «Укрзалізниця» у вигляді сумісного підприємства буде випускати вагони та локомотиви. Вагонобудівна галузь України переживає тяжкі часи. ПАТ «Дніпровагонмаш» завершив 2015 рік зі збитками майже 100 млн. грн., вагонів реалізовано лише на 53,7 млн. грн., ПАТ «Азовобщемаш» побудовано за 2015 рік лише 48 цистерн. В 2015 році галузь вантажного вагонобудування України знизилася випуск майже в 6 разів – з 6000 до 1054 одиниць.

В сучасних умовах суттєво змінюються підходи до ціноутворення на вантажні залізничні перевезення, оскільки з одного боку вони мають відповідати вимогам чинного антимонопольного законодавства (стосовно внутрішніх та експортно-імпорتنних перевезень) та законодавства щодо захисту економічної конкуренції, вимогам пакету директив ЄС по залізничному транспорту, а з іншого боку – сприяти підвищенню конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень.

Залізничний транспорт як природний монополіст перебуває в нерівних економічних умовах з іншими галузями промисловості, тоді як, ціни на продукцію промислових підприємств формуються, як правило, в умовах ринку, а тарифи на послуги залізничного транспорту є державно-регульованими.

Кошти в сумі близько 7,5 млрд., які отримані від індексації тарифів на перевезення вантажів у межах України з січня 2015 року, було знівельовано додатковими витратами, пов'язаними із зростанням цін виробників промислової продукції, індексу інфляції та девальвацією гривні, з них: збільшення витрат на обслуговування запозичень – 4 млрд. грн., закупівля товарно-

матеріальних цінностей для забезпечення експлуатаційних витрат 1,6 млрд. грн., закупівля електроенергії для здійснення перевезень – 1,4 млрд. грн. та ін.

Тарифи на транзитні перевезення вантажів відображені в «Тарифній політиці залізниць України», мають вищий рівень в порівнянні з внутрішніми і не є державно-регульованими. Конкурентність їх досягається шляхом надання знижок експедиторам, яка ні в якому разі не повинна бути нижчою за собівартість перевезення. При визначенні собівартості таких перевезень необхідно враховувати низку особливостей: більшість транзитних перевезень виконується міжнародними транспортними коридорами, на шляху прямування менша кількість переробок вагонів тощо.

Пропозиції щодо врахування особливостей визначення собівартості конкретного як транзитного так і експортно-імпортного перевезення як станом на сьогодні, так і на перспективу: собівартість вантажного перевезення повинна виділяти інфраструктурну, локомотивну і вагонну складову; номенклатура витрат повинна відповідати змінам у структурі ПАТ «Укрзалізниця» та вимогам директив ЄС по залізничному транспорту; при встановленні рівня тарифів повинна враховуватись конкурентоспроможність тарифів за видами сполучення.

УДК 656.23:656.224

ВПРОВАДЖЕННЯ АУТСОРСИНГА НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Котик В.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

В сучасних умовах, коли Україна все більше вливається в світову економіку, для успішного розвитку компанії, зростання її конкурентоспроможності та привабливості для інвесторів необхідно підвищення ефективності роботи і зниження витрат. Одним із способів вирішення цих завдань є аутсорсинг, тобто передача окремих функцій, технологічних операцій або бізнес-процесів зовнішнім виконавцям.

Основний ефект аутсорсингу повинен