МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

ЕЙТУТІС ДМИТРО ГЕОРГІЙОВИЧ

УДК 332.1 : 656.2.073.235

ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА ЯКОСТІ КОМЕРЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Дніпропетровськ – 2011

Дисертація на правах рукопису.

Робота виконана в Державному економіко-технологічному університеті транспорту Міністерства інфраструктури України/

Науковий керівник доктор економічних наук, професор, заслужений діяч науки і техніки України **Сич Євген Миколайович**, Національний авіаційний університет Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України, завідувач кафедри економіки

Офіційні опоненти:
доктор економічних наук, старший науковий співробітник **Новікова Алла Михайлівна**, Державне підприємство «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» Міністерства інфраструктури України, заступник директора з наукової роботи;

кандидат економічних наук, доцент **Гненний Олег Миколайович**, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна Міністерства інфраструктури України, доцент кафедри економіки та менеджменту

Захист відбудеться 3 лютого 2012 р. о 14 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 08.820.03 Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за адресою: 49010, м. Дніпропетровськ, 10, вул. Лазаряна, 2.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за адресою: 49010, м. Дніпропетровськ, 10, вул. Лазаряна, 2.

Автореферат розісланий « » грудня 2011 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради Т. В. Полішко

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Залізничний транспорт – одна з найважливіших галузей національної економіки. Необхідною умовою його розвитку є раціональна інноваційно-інвестиційна політика, яка передбачає не тільки збільшення обсягів перевезень, а й перш за все якість наданих транспортних послуг.

Трансформація до європейської транспортної мережі зумовлює підвищення вимог стандартів якості продукції, що дає змогу більш ґрунтовно підходити до рівня світових критеріїв оцінки.

Головні завдання управління якістю перевезень на залізничному транспорті полягають у тому, щоб об'єктивно визначити необхідні потреби вантажовласників у перевезеннях, виконати їх у повному обсязі в установлений термін та забезпечити збереження вантажів.

Проблеми підвищення якості транспортного обслуговування складні й різнобічні, охоплюють загальнотеоретичні, соціально-економічні, техніко-експлуатаційні і господарські складові перевізного процесу. Їх ґрунтовне вивчення вимагає об'єднання зусиль науковців і практиків різних спеціальностей.

Розробці теоретичних, методологічних і практичних питань розвитку транспортної галузі присвячені наукові праці таких вітчизняних та зарубіжних учених-економістів, як Абрамова А. П., Аксьонова І. М., Бараша Ю. С., Бєлова І. В., Галабурди В. Г., Гненного М.В., Гненного О.М., Диканя В. Л., Дмитрієва В. А., Комарова А.В., Копитко В.І., Котлубая О. М., Кулаєва Ю. Ф., Лапидуса Б. М., Мазо Л. А., Новікової А. М., Пасічника В. І., Перепелюка А. В., Покотилова А.А., Пшінька О.М., Романка В.І., Сича Є. М., Сиченка В. Г., Скалозуба В.В., Соколова Ю. І., Толкачової М. М., Трихункова М. Ф., Ханукова В. Д., Хачатурова Т. С., Цвєтова Ю. М. та багатьох інших.

Значний практичний внесок у підвищення ефективності та якості роботи залізничного транспорту зробили керівники галузі, а саме: Вітте С. Ю., Кірпа Г. М., Кривонос П. Ф., Кривопішин О. М., Лашко А. Д., Левицький І. Ю., Федюшин Ю. М. та інші.

Проведені автором дослідження на залізницях країни свідчать, що всупереч усталеним поглядам вантажовласники першочергового значення надають не лише рівню тарифів, а й якості обслуговування, тобто термінам та швидкості доставки, збереженості вантажів, комплексності й іншим показникам.

Слід зазначити, що якість транспортного обслуговування на вітчизняному залізничному транспорті залишається невисокою порівняно зі світовими стандартами. Причиною цього є не тільки значний рівень спрацювання рухомого складу і нестача фінансових ресурсів, але й відсутність чіткого механізму виміру та оцінки якості транспортної продукції, науково обґрунтованої системи управління цим важливим ресурсом, конкурентної боротьби на ринку транспортних послуг.

Складність і суперечливість процесів, що відбуваються в комерційній діяльності залізниць країни на сучасному етапі їх реформування, обумовлюють необхідність поглиблення наукових досліджень щодо підвищення якості й ефективності вантажних перевезень, а також вибір теми дисертаційної роботи.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота відповідає основним положенням Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р. (розпорядження Кабінету Міністрів України № 1555-р від 16.12.2009 р.), концепції Державної програми реформування залізничного транспорту (розпорядження Кабінету Міністрів України № 651-р від 27.12.2006 р.), Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2015 рр. (Постанова Кабінету Міністрів України № 1390 від 16.12.2009 р.); Постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України № 1390 від 16.12.2009 р.» № 1106 від 26.10.2011 р.

Наукове дослідження виконано згідно з планами науково-дослідних робіт Державного економіко-технологічного університету транспорту Міністерства інфраструктури України та Державної адміністрації залізничного транспорту України за темою: «Основні напрямки реструктуризації та розвитку залізничного транспорту України в умовах ринкової економіки» (номер держреєстрації 0102U003293), де автором особисто здійснено аналіз комерційної діяльності залізниць України за відповідні періоди.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є поглиблення теоретико-методичних засад і розробка практичних рекомендацій щодо підвищення якості вантажних перевезень на основі вдосконалення стандартів комерційної діяльності в умовах реформування залізничного транспорту України.

Для досягнення визначеної мети постановлені та послідовно розв’язувалися наступні завдання:

- удосконалити визначення сутності якості продукції як важливої економічної категорії з урахуванням особливостей залізничного транспорту;
- розвинути систему показників для оцінки якості вантажних перевезень із застосуванням ієрархічного рівня їх впливу;
- дослідити основні чинники ефективної перевізної роботи та визначити фактори впливу на якість використання вантажних вагонів;
- оцінити ефективність збереження вантажів на залізницях України та визначити шляхи попередження їх розкрадань;
- удосконалити методичні підходи до комплексної економічної оцінки заходів щодо підвищення якості комерційної роботи залізниць;
- здійснити діагностику діяльності операторів на залізницях України й обґрунтувати комплекс робіт з розвитку конкурентного середовища на ринку транспортних послуг;
- запропонувати найважливіші напрями вирішення сучасних економічних проблем, що пов’язані з підвищенням якості перевезень і транспортного обслуговування, а саме: економічна оцінка роботи тупикових

станцій малодіяльних дільниць, передача непрофільних послуг комерційної діяльності залізниць аутсорсерам, удосконалення управлінського обліку комерційної роботи залізниць, визначення адресної відповідальності господарств за якість комерційної роботи;

- розробити концептуальні підходи до вдосконалення економічного механізму комерційної діяльності залізниць країни.

Об'єктом дослідження є процес комерційної діяльності залізниць України на сучасному етапі реформування галузі.

Предмет дослідження – сукупність теоретико-методичних підходів, методів і форм оцінки та підвищення якості вантажних перевезень на залізницях країни.

Методи дослідження. Теоретичною і методологічною базою дисертаційного дослідження є сучасні фундаментальні положення економічної теорії ефективності та якості транспортного обслуговування, наукові праці вітчизняних і зарубіжних учених-економістів.

З метою реалізації поставлених завдань використовувалися наступні методи: теоретичного узагальнення – для визначення сутності якості перевезень залізничного транспорту; класифікації та групувань – для аналізу якісних показників використання рухомого складу; економіко-математичного аналізу – для вдосконалення системи показників якості перевезень і методів їх оцінки на різних рівнях управління залізницями; системності – для узагальнення наявних розробок з підвищення якості процесу перевезень, а також дослідження методичних підходів до комплексної економічної оцінки доходів, покращення якості процесу перевезень з урахуванням показників збереженості вантажів і часу їхньої доставки; логічного моделювання – для діагностики операторської діяльності залізниць країни; графічний – для наочності наведення результатів дослідження.

Інформаційну базу дисертаційного дослідження становлять чинні законодавчі та нормативні акти, програмні документи органів державної влади, методичні та звітні матеріали Державної служби статистики України, Міністерства інфраструктури України, Державної адміністрації залізничного транспорту України, Південно-Західної залізниці, а також результати проведених досліджень і власні розрахунки.

Наукова новизна одержаних результатів. У процесі дослідження поглиблені існуючі та розроблені нові положення і практичні рекомендації щодо економічної оцінки якості комерційної діяльності залізниць країни.

Науковою новизною характеризуються такі теоретичні та методичні результати дисертаційного дослідження:

вперше:

- розроблено засади економічної оцінки роботи тупикових станцій малодіяльних дільниць, що дає можливість із застосуванням запропонованого способу розрахунків об'єктивно визначати кінцевий фінансовий результат діяльності та приймати рішення щодо доцільності експлуатації відповідного роздільного пункту залізниці;

удосконалено:

- концептуальні підходи до економічного механізму комерційної діяльності залізниць країни, що дає змогу поєднати принципи ринкових механізмів із централізованим плануванням перевезень;
- економічну оцінку ефективності збереження вантажів на залізницях та конкретні заходи щодо вдосконалення нормативно-правової бази перевізного процесу шляхом внесення змін і доповнень до відповідних стандартів й умов, регламентуючих збереження вантажів;
- визначення адресної відповідальності господарств за якість комерційної роботи в умовах реформування галузі;

набули подальшого розвитку:

- організаційно-управлінські підходи до забезпечення якісного інформаційного продукту комерційної діяльності шляхом удосконалення управлінського обліку;
- методичні засади підвищення якості комерційної діяльності через передачу непрофільних підсобно-допоміжних функцій стороннім організаціям, що спеціалізуються на виконанні конкретних послуг;
- методичні основи діагностики операторської діяльності на залізницях країни, яка за результатами диференціювання містить не тільки кількісні показники перевезень, а й якості використання вантажних вагонів.

Практичне значення одержаних результатів полягає у можливості реалізації на залізничному транспорті розроблених у процесі дослідження рекомендацій та методичних підходів, зокрема при обґрунтуванні заходів комплексної програми ефективного функціонування та розвитку вантажних перевезень, підвищення рівня якості транспортного обслуговування вантажовласників тощо. Науково-методичні та практичні розробки щодо шляхів підвищення якості комерційної діяльності знайшли практичне використання у процесі розроблення та впровадження антикризових заходів на Південно-Західній залізниці.

Застосування методичних засад економічної оцінки тупикових станцій малодіяльних залізниць, які розроблені в дисертації, дають можливість об’єктивно визначати кінцевий фінансовий результат, на основі якого приймаються рішення щодо доцільності подальшої експлуатації відповідного роздільного пункту.

Наукові рекомендації щодо передачі непрофільних функцій у підсобно-допоміжній діяльності стороннім організаціям, які спеціалізуються на виконанні конкретних послуг, сприяли оптимізації комерційної роботи Південно-Західної залізниці завдяки концентрації зусиль на основній діяльності та зниженню собівартості робіт на 5% (довідка № НЗ-1-4/510 від 3.08.2011 р.).

Основні теоретико-методичні положення, науково-практичні рекомендації дисертації впроваджено в навчально-методичному процесі Державного економіко-технологічного університету транспорту Міністерства інфраструктури України при вивченні дисциплін «Економіка транспорту», «Економіка залізничного транспорту», «Економіка і планування на

залізничному транспорті», у курсовому та дипломному проектуванні, а також у сфері підготовки фахівців освітньо-кваліфікаційного рівня «магістр» за спеціальністю «Економіка підприємства» (довідка № 2/9-1227 від 15.09.2011 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційне дослідження є самостійною науковою працею, в якій використані лише авторські ідеї щодо розв'язання важливого наукового завдання – економічної оцінки якості діяльності залізниць України. З наукових праць, що виконані у співавторстві, використані тільки ті положення, які є результатом роботи здобувача. У наукових працях, надрукованих у співавторстві, особистий внесок зазначений у списку опублікованих робіт.

Апробація результатів дослідження. Основні положення результатів дисертаційного дослідження доповідались на дев'яти науково-практичних конференціях, зокрема: I і III Міжнародних науково-практичних конференціях «Проблеми економіки управління на залізничному транспорті» (м. Судак, червень 2006 і 2008 рр.); VI і IX Міжнародних наукових конференціях «Проблеми економіки транспорту» (м. Дніпропетровськ, квітень 2007 і 2010 рр.); IV Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології» (м. Київ, лютий 2008 р.); V Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (м. Коктебель, червень 2009 р.); V Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті» (м. Яремча, листопад 2010 р.); V Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту» (м. Київ, березень 2011р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України» (м. Одеса, червень 2011 р.).

Публікації. Основні теоретико-методичні положення та висновки дисертації опубліковані у 23 наукових працях загальним обсягом 4,8 друк. арк., з яких особисто автору належать 4,3 друк. арк., у т.ч. 14 статей у наукових фахових виданнях, з яких 12 одноосібних; 9 – у матеріалах науково-практичних конференцій.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Повний обсяг дисертації становить 230 сторінок комп'ютерного тексту, у тому числі 35 таблиць і 15 рисунків, з яких 13 займають усю площу сторінки. Список використаних джерел із 200 найменувань викладено на 21 стор., 2 додатки – на 15 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У Вступі обґрунтовано актуальність теми дисертаційної роботи, визначено мету, сформульовано завдання, предмет і об'єкт дослідження, охарактеризовано наукову новизну, теоретичне та практичне значення отриманих результатів.

У першому розділі «Теоретичні основи якості та оцінка ефективності її підвищення» здійснено аналіз існуючих теоретичних підходів до суті поняття якості, що сформульовані зарубіжними та вітчизняними вченими.

Під якістю продукції слід розуміти сукупність найбільш істотних її властивостей, які обумовлюють здатність до забезпечення певних потреб.

Доведено необхідність ураховувати не тільки загальні принципи та поняття теорії якості транспортної продукції, що пристосовані до всіх галузей матеріального виробництва, а й особливості природи, яка характерна тільки для транспортних послуг, тобто відсутність речової форми.

Видатний російський економіст залізничного транспорту Трихунков М. Ф. у 80-х роках минулого століття стверджував, що весь процес управління якістю перевезень можна поділити на відносно самостійні, але взаємопов'язані функції планування, координування, стимулювання, обліку і контролю.

Ураховуючи трансформаційні зміни в суспільстві, автор пропонує, крім вказаних функцій, виділити у процесі управління якістю перевезень фактори та заходи (рис. 1).

Системний підхід до економічної оцінки якості транспортного обслуговування засновано на розроблених принципах класифікації простих, складних та інтегральних показників, що згруповані у три взаємопов'язані системи, а саме: перша – якість транспортного обслуговування національного господарства; друга – якість залізничних перевезень; третя – якість роботи підрозділів залізничного транспорту.

З'ясовано, що узагальнюючим показником якості транспортного обслуговування може бути ступінь задоволення потреб у перевезеннях вантажів за обсягом і номенклатурою, партіонність, збереженість і своєчасність їх доставки від виробників до отримувачів при умові достатньої економічної ефективності перевізного процесу.

Доведено, що на залізницях країни не існує єдиного інструментарію щодо визначення якості використання вагонного парку, тому запропоновано авторський підхід до економічної оцінки роботи парку за чотирьохрівневою схемою залежності якісних показників рухомого складу від експлуатаційної діяльності.

Визначаючи роль та значення комерційної діяльності в перевізному процесі, розроблено механізм внутрішньогалузевих та зовнішніх зв'язків через зріз трансформаційних змін і впливу факторів на двох відокремлених учасників перевізної діяльності: організаційно-економічного (комерційний) і техніко-технологічного (технічний перевізник).

Рисунок 1 – Механізм управління якістю вантажних перевезень

Здійснено аналіз законодавчої бази регулювання перевезення вантажів і розроблено авторські пропозиції щодо її вдосконалення, які дають змогу усунути певні недоліки та створити умови для покращення якості комерційної діяльності залізниць.

У другому розділі «Чинники ефективності перевізної роботи» наведено характеристику основних показників вантажних перевезень і їх класифікацію, виявлено відхилення та причини, а також розроблено пропозиції щодо підвищення їх якості. За результатами досліджень установлено, що на всіх залізницях обсяг перевезень протягом 1990–1999 рр. знизився; у подальшому (2000–2007 рр.) відбулося його зростання; з вересня 2008 р. по жовтень 2009 р. спостерігався спад обсягів перевезень; з листопада 2009 р. обсяги стали перевищувати їх розміри по відношенню до аналогічного періоду минулого року. Так, відповідно у листопаді обсяг перевиконано на 17,3, а грудні – на 14,7% (рис. 2).

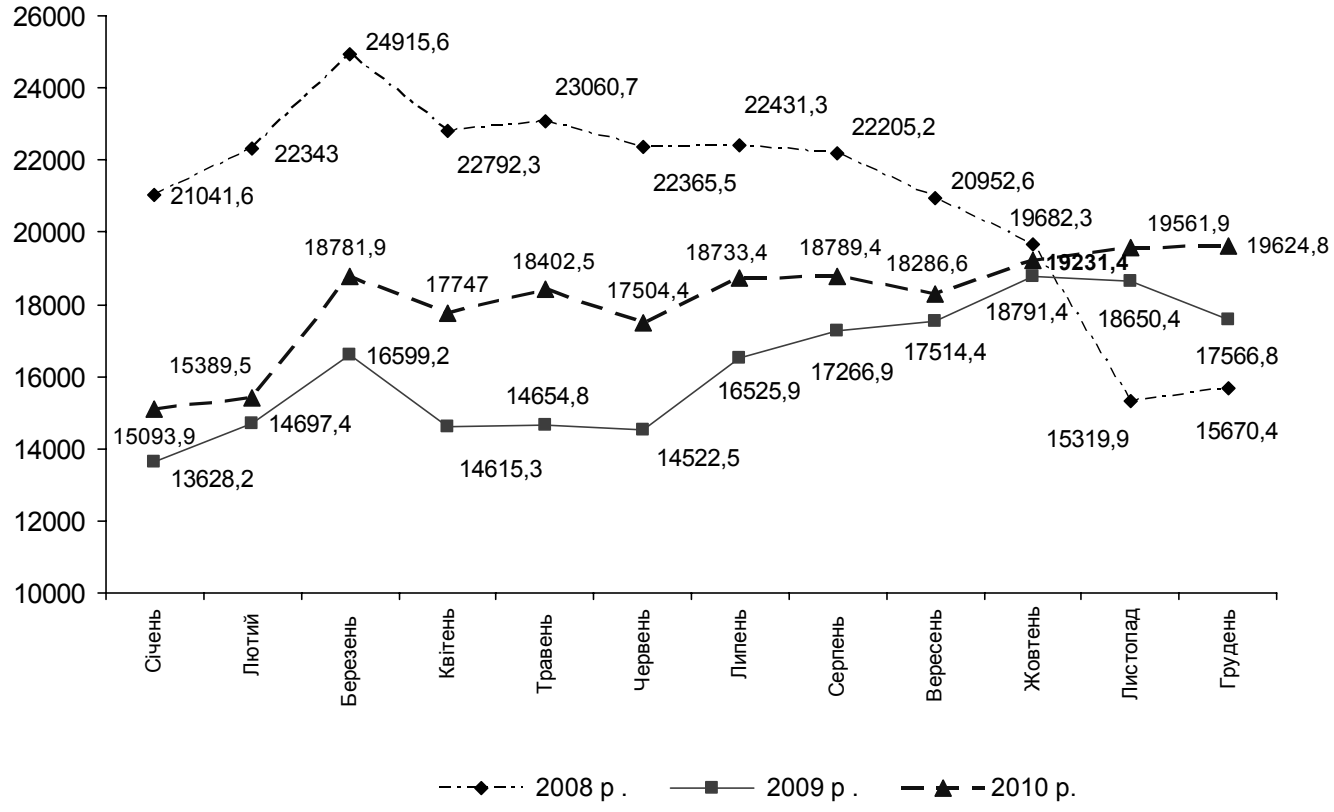

Рисунок 2 – Динаміка вантажообігу на залізницях України
за 2008–2010 рр., млн. т·км

Найбільший обсяг падіння вантажообігу спостерігався на Південній (73,5%), Південно-Західній (72,5%) та Львівській (68,8%) залізницях. Вказане дає підстави зробити висновок, що дохідна складова комерційної діяльності цих залізниць є найбільш залежною від обсягів транзитних перевезень.

Для розроблення відповідних заходів обґрунтовано ключові напрями підвищення якості транспортного обслуговування, а саме:

- удосконалення методичних підходів до економічної оцінки якості процесу перевезень шляхом порівняння кінцевих результатів від покращення якості з необхідними для цього витратами;
- на основі методів економічної оцінки вибір найважливіших робіт з удосконалення технологічного процесу як на поточний період, так і перспективу, тощо.

З'ясовано, що найбільш важливими проблемами у сфері якості перевезень є недосконаліть правової бази, своєчасність, регулярність доставки та збереженість вантажів. Чинна правова база створює умови для розкрадання вантажів із рухомого складу та перешкоджає профілактичній роботі в цьому напрямі. Незважаючи на позитивну динаміку збереження вантажів, найбільші збитки від їх розкрадання припадають на Придніпровську та Донецьку залізниці.

З метою покращення ситуації вдосконалено механізм адміністративно-правової відповідальності та матеріальної зацікавленості працівників галузі.

Запропоновано конкретні заходи щодо вдосконалення технологічного процесу організації комерційної роботи шляхом внесення змін до відповідних стандартів і технічних умов.

На підставі проведеного моніторингу фінансових результатів основних операторських компаній на ринку вантажних залізничних перевезень визначена тенденція нарощування їх темпів розвитку.

Загальна кількість власних вантажних вагонів за станом на 1 січня 2011 р. дорівнювала 61 670 од., або 33,1% від загального інвентарного парку, у т.ч. вагонів операторів – 22 425 од. (36,4%) від власного парку вантажних вагонів.

Порівняно з 2009 р. частка задіяних вагонів парку операторів збільшилась на 3,3%. Спостерігається також зростання обсягів внутрішньодержавних перевезень із 42 252 до 53 660 тис. т; обсяги перевезень операторами становлять 66,8% від перевезень власним парком.

Таким чином, компанії-оператори фактично є лідерами в галузі перевезень у приватних вагонах. Обсяги перевезень у межах України власними вагонами всіх операторів дорівнюють 22,8%, транзит – 12,4, імпорт – 31,4, а експорт – 12,1% від загального парку. Провізна плата за перевезення у рухомому складі операторів становила майже 50% від провізної плати власним парком. Оператори перевозять в основному низькоцінові вантажі, забезпечуючи потреби відправників у всіх видах перевезень (табл. 1).

Таблиця 1 – Динаміка зміни вантажного вагонного парку по роках*

Рік	Загальний парк вантажних вагонів, од.				Частка в загальному парку, %		Частка вагонів операторів у власному парку вагонів, %
	усього	у тому числі			УЗ	власного парку	
		УЗ	власного парку				
			усього	у тому числі операторів			
1999	212 950	185 914	27 036	3 812	87,2	12,8	14,1
2000	215 486	185 738	29 748	4 521	86,2	13,8	15,2
2001	215 976	185 741	30 235	4 656	86,0	14,0	15,4
2002	210 827	178 826	32 001	5 344	84,8	15,2	16,7
2003	203 717	167 125	36 592	7 245	82,0	18,0	19,8
2004	202 670	163 584	39 086	8 286	80,7	19,3	21,2
2005	201 462	149 777	51 685	14 575	74,4	25,6	28,2
2006	200 133	150 254	49 879	13 667	75,1	24,9	27,4
2007	199 332	146 900	52 432	15 153	73,7	26,3	28,9
2008	197 140	137 141	59 999	20 040	69,6	30,4	33,4
2009	192 166	131 622	60 544	21 702	68,5	31,5	34,0
2010	186 580	124 910	61 670	22 425	66,9	33,1	36,4

* Джерело: розроблено дисертантом на основі даних Укрзалізниці.

Необхідно зазначити, що на ринку послуг операторів існують певні проблеми. Нормативно-правова база, яка регулює діяльність операторських компаній з перевезення вантажів на залізницях країни, потребує кардинального доопрацювання. Окремі положення щодо компаній мають корпоративний і монопольний характер, за своєю суттю не можуть сприяти розвитку конкурентного середовища. Ефективне вирішення цих проблем можливе тільки шляхом реформування залізничного транспорту.

У третьому розділі «Методичні підходи до економічної оцінки якості комерційної роботи» обґрунтовані основи економічної оцінки підвищення якості комерційної діяльності залізниць.

Найважливою проблемою визначення рівня якості комерційної роботи розроблення наукового методу комплексної (інтегральної) оцінки якісних показників, що мають тенденцію до зростання. Для узагальнення виміру досягнутого або планового рівня якості комерційної роботи рекомендується застосовування інтегрального показника якості (ІПЯКР) за формулою проф. Трихункова М.Ф.:

$$Ki = \left[1 + \frac{\sum_{i}^{n} Ee}{\sum_{i}^{n} E_{в}} \right] \text{x } 100 , \qquad (1)$$

де *Ki* – інтегральний показник якості комерційної роботи; за умови *Ki = 1* (100%) якість буде незмінна;

$\sum_{i}^{n} Ee$ – сумарний економічний ефект (±) від зміни показників якості комерційної роботи за визначений термін, грн.;

$\sum_{i}^{n} Eв$ – сумарні експлуатаційні витрати залізниці за визначений термін, грн.;

I = 1,2,3…n – число інтегральних показників якості експлуатаційної роботи.

Динаміка інтегрального показника якості визначається шляхом зіставлення отриманих показників якості для будь-яких порівнюваних періодів:

$$Zi = \frac{K_i^k}{K_i^б} \times 100, \qquad (2)$$

де $K_i^б$, K_i^k – коефіцієнт якості відповідно для базового (початкового) і кінцевого періоду;

Zi – показник динаміки якості за вказаний період в інтервалі часу.

Економічний ефект від зміни показників якості комерційної роботи залізниці можна розрахувати як сумарний ефект від підвищення (зниження) рівня схоронності вантажів, прискорення (затримки) їхньої доставки, підвищення (зниження) рівнів безпеки руху по наступних елементах:

$$\sum_{t}^{n} Ee = \pm \Delta E_q^в \pm \Delta E_d^в \pm \Delta E_t^в \pm \Delta E_Q^п \pm \Delta E_q^п \pm \Delta E_t^п \pm \Delta E_f^п \pm \Delta E_{зб} \pm E_н \times \Delta M \pm \Delta E_б, \qquad (3)$$

де $\Delta E^в_q$ – ефект від зміни середнього динамічного навантаження вантажного вагона, грн.;

$\Delta E^в_d$ – те саме порожнього пробігу вагона до навантаженого, грн.;

$\Delta E^в_t$ – те саме простою вагона на вантажних і технічних станціях, грн.;

$\Delta E_Q^п$ – те саме середньої ваги поїзда брутто , грн.;

$\Delta E^п_q$ – те саме дільничної швидкості руху поїзда, грн.;

$\Delta E^п_t$ – те саме простою локомотива на технічних станціях, грн.;

$\Delta E_f^п$ – те саме допоміжного пробігу локомотива до пробігу поїздів, грн.;

$\Delta E_{зб}$ – те саме збереженості вантажів, грн.;

$E_н$хΔМ – те саме тривалості доставки вантажів на транспорті та пов'язаною з вартістю вантажної маси на шляху прямування, грн.;

$\Delta E_б$ – те саме втрат від браку в роботі, спричиненого порушенням ПТЕ і техніки безпеки (браку в поїзній і маневровій роботі, пошкоджень вагонів на маневрах, при навантаженні і вивантаженні тощо), грн.

Більшість елементів економічного ефекту можна визначити методами витратних ставок і коефіцієнтів впливу, а окремі – методом безпосереднього розрахунку на основі звітних чи фактичних даних, економічних довідників, а також різних нормативних актів і документів.

На прикладі господарства комерційної роботи та маркетингу розроблено спосіб оцінки якості комерційної діяльності з використанням одиничних витратних ставок. Упровадження комплексного управлінського обліку в усіх

сферах комерційної діяльності створює сприятливі умови для застосування наукоємних технологій, зокрема економетричних та формальних, що впливають на якість вантажних перевезень.

З'ясовано, що інтегральним показником, який характеризує ефективність використання робочого парку вантажних вагонів, є продуктивність, найвищий рівень якої досягнуто у 2007 р. (докризовий період) і відповідно найнижчий – 1999 р. (рис. 3).

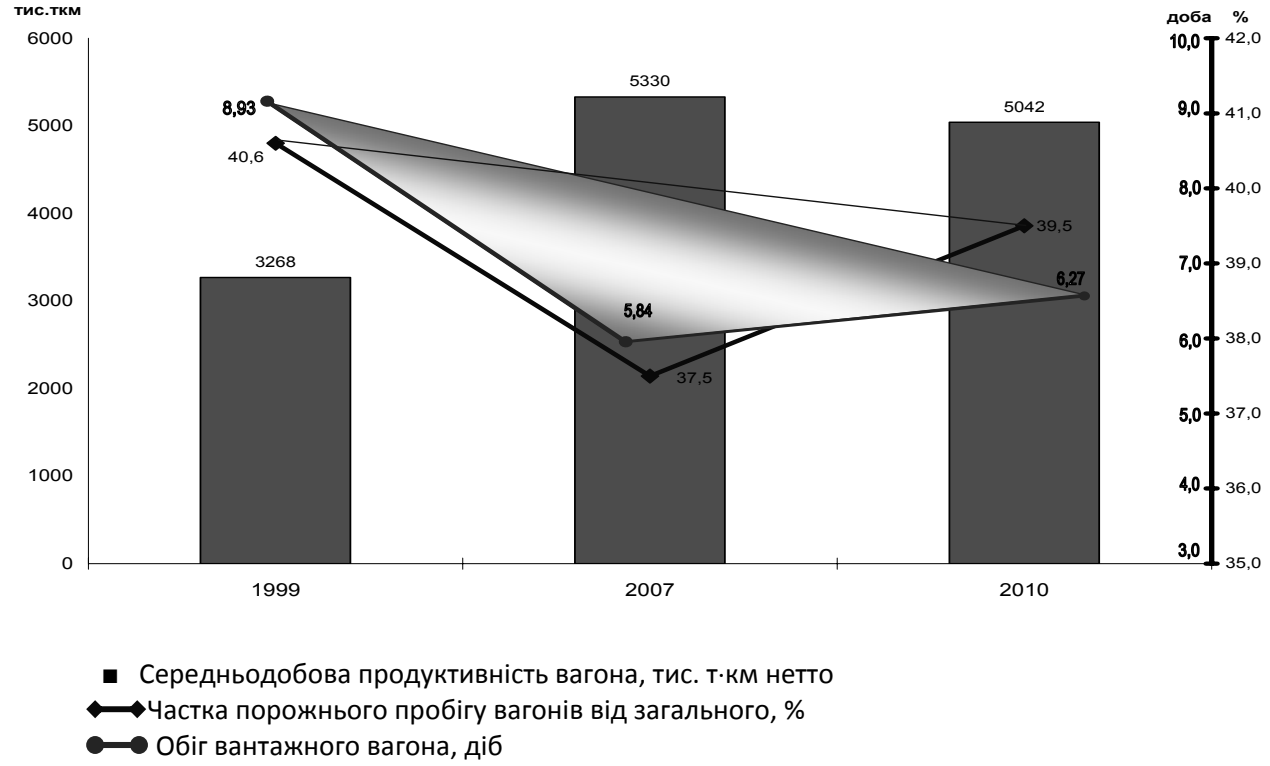

Рисунок 3 – Вплив порожнього пробігу на продуктивність вагона

Установлено, що з 1999 по 2010 р. парк інвентарних вагонів Укрзалізниці скоротився на 61 004 од., а власних вагонів зріс на 34 134 од. і 1999 р. становив 12,8, а 2010 р. – 33,1%. При цьому продуктивність вагона 2010 р. по відношенню до 1999 р. збільшилась на 22,4%, а до 2007 р. – зменшилась на 5,4%, що відбувалось під впливом динамічного навантаження робочого парку та середньодобового пробігу вантажного вагона.

Проте на динамічне навантаження і повний рейс вантажного вагона 2010 р. по відношенню до 2007 р. негативно вплинуло збільшення частки порожнього пробігу до загального (+5,3%), а також порожнього рейсу вагона (+7,9%). Отже, порожній пробіг спричинив подвійний негативний вплив через завантаженість і пробіг, що зменшило потенціал виконання продуктивності вагона на 13,2%. В остаточному підсумку робочий парк збільшився на 10 тис. вантажних вагонів.

Основою змістовно нових технологій перевізного процесу є реалізація принципу поєднання ринкових механізмів із централізованим плануванням перевезень.

З урахуванням викладеного необхідне визначення нових форм правовідносин між вантажовласниками та операторами, операторами та перевізником з тим, щоб оператори несли публічну, а перевізник – солідарну відповідальність за належну організацію перевезень у рамках договірних відносин. Така ситуація вимагає кардинального перегляду всієї технології організації перевезень комерційного процесу, починаючи з планування, прийому вантажів до перевезень і порядку взаєморозрахунків.

Досвід роботи залізничного транспорту в умовах збільшення частки вантажного парку свідчить, що для раціонального використання можливостей інфраструктури, оптимізації роботи вантажних і сортувальних станцій необхідно створити консолідований парк вантажних вагонів. У процесі формування таких парків слід ураховувати економічні інтереси учасників перевізного процесу на основі агентських договорів перевізника з власниками вагонів, з одного боку, та вантажовідправниками – з іншого.

Установлено, що одним із способів забезпечення ефективної комерційної діяльності та підвищення якості обслуговування є відмова залізниці від непрофільних функцій і придбання послуг щодо виконання сторонніми організаціями, тобто використання аутсорсингу. Таким чином, залізниці можуть оптимізувати свою діяльність за рахунок концентрації зусиль на основній виробничій діяльності, що сприятиме зниженню собівартості непрофільних послуг і підвищенню якості обслуговування за рахунок вузької спеціалізації.

Доведено, що вдосконалення господарської діяльності залізниць у період реформування залежить від ефективності роботи багатопрофільних складових об’єктів, у тому числі тупикових станцій малодіяльних дільниць. До таких відносяться майже 23% протяжності колій. Додаткові збори тупикових станцій становлять майже 4% від загальних зборів вантажних залізничних перевезень. На прикладі Південно-Західної залізниці розроблено спосіб визначення доцільності функціонування тупикових станцій малодіяльних дільниць або взагалі їх закриття як роздільних пунктів.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі узагальнено та розвинуто теоретико-практичні підходи до вирішення питань підвищення якості вантажних перевезень на залізничному транспорті, що в сукупності розв’язує важливе економічне завдання – забезпечення гармонізації економічних інтересів перевізників та вантажовласників.

На основі узагальнення отриманих результатів дослідження сформульовано й обґрунтовано такі висновки та рекомендації.

1. Розкрито сутність і зміст якості продукції як важливої економічної категорії, характер її виміру з урахуванням специфічних особливостей роботи залізничного транспорту в умовах реформування. Розроблено структуру механізму управління якістю вантажних перевезень, в основу якого покладено інтегральний підхід. Визначено місце комерційної діяльності в перевізному

процесі в умовах реформування залізниць країни, що дасть змогу вдосконалити механізм внутрішньогалузевих та зовнішніх відносин між учасниками доставки вантажів.

2. Розвинуто систему показників якості вантажних перевезень. Запропоновано методичний підхід визначення якості експлуатаційної діяльності базується на використанні метода витратних ставок, який дає змогу оцінювати ефективність з урахуванням ієрархічного рівня залежності від якісних показників.

3. Обґрунтовано основні чинники досягнення ефективної перевізної роботи в розрізі залізниць країни та впливу на якість використання вантажних вагонів. Установлено, що найбільш залежними від обсягів транзитних перевезень є Львівська, Південна та Південно-Західна залізниці.

4. У процесі аналізу стану забезпеченості збереження вантажів на залізницях установлено, що порушення відбувається під час здійснення транспортного процесу. Недосконаліть правової бази створює умови для розкрадання вантажів із рухомого складу, стримує розслідування підрозділами транспортної міліції кримінальних справ. Запропоновано конкретні заходи щодо вдосконалення нормативно-правової бази, яка регламентує оптимізацію технологічного процесу комерційної діяльності шляхом внесення змін до відповідних стандартів і технічних умов.

5. Доведено, що головними критеріями визначення рівня якості транспортного обслуговування є ступінь задоволення потреб у перевезеннях вантажів як за обсягом, так і номенклатурою, збереженістю і своєчасністю їх доставки до отримувачів при умові високої економічності перевізного процесу. Узагальнюючим показником ефективності заходів щодо підвищення якості перевезень є комплексна економічна оцінка, у розрахунок якої необхідно включати витрати всіх учасників транспортного процесу.

6. Здійснено діагностику операторських компаній на ринку вантажних перевезень залізниць з визначенням їх обсягу та номенклатури, форм власності та якості використання рухомого складу. З'ясовано, що нормативно-правова база, яка регулює діяльність компаній операторів, має корпоративний характер і не може сприяти розвитку конкурентного середовища. Сформульовано новий підхід до організації перевезень, суть якого полягає в комплексному вдосконаленні технологій комерційної діяльності всіх процесів, починаючи з оформлення заявок на перевезення вантажу – і до видачі їх вантажоотримувачу.

7. Ефективними напрямами підвищення якості транспортного обслуговування визначено:

- передачу непрофільних функцій підсобно-допоміжної діяльності стороннім організаціям, що спеціалізуються на виконанні конкретних послуг, унаслідок чого залізниці можуть оптимізувати свою роботу за рахунок концентрації зусиль на основній діяльності і знизити собівартість перевезень;
- забезпечення якісного продукту інформаційної діяльності, упровадження комплексного фінансового та управлінського обліку на всіх прогресивних технологіях підтримки управлінських рішень, зокрема економетричних, у прогнозуванні вантажних перевезень;

- установлення адресної відповідальності господарств за якість комерційної роботи;
- організацію ефективної роботи багатопрофільних підрозділів залізниць, у тому числі тупикових станцій малодіяльних дільниць.

8. Концептуальні підходи до вдосконалення економічного механізму комерційної діяльності залізниць уможливлюють поєднання принципів ринкових механізмів із централізованим плануванням перевезень, що дає змогу визначити умови для ефективного використання інфраструктури, а також задоволення потреб вантажовласників.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті в наукових фахових виданнях:

1. Ейтутіс Д. Г. Складова дохідності комерційної роботи залізниці / Д. Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2006. – № 3. – С. 27–28.

2. Эйтутис Д. Г. Повышение еффективности основной деятельности железных дорог Украины за счет использования аутсорсинга/ Г. Д. Эйтутис, Д. Г. Эйтутис // Залізничний транспорт України. – 2006. – № 6. – С. 44–45. (*Особистий внесок: досліджено можливість упровадження аутсорсингу в комерційній діяльності залізниці*).

3. Ейтутіс Д. Г. Якість транспортного обслуговування як маркетингова спроможність залізничного транспорту / Д. Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 1. – С. 78–80.

4. Ейтутіс Д. Г. Конкурентоспроможність регіональної залізниці / Д. Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 3. – С. 90–92.

5. Ейтутіс Д. Г. Вплив науково-технічного прогресу на ринок вантажних перевезень / Д. Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 4. – С. 92–93.

6. Ейтутіс Д. Г. Порядок визначення ефективності роботи тупикових станцій малодіяльних залізниць / Д. Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 5. – С. 93–94.

7. Ейтутіс Д. Г. Проблеми і умови створення конкурентоспроможності власних вагонів на ринку залізничних перевезень / Д. Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2008. – № 1. – С. 58–60.

8. Ейтутіс Д. Г. Комплексна економічна оцінка заходів з підвищення якості перевезень вантажів / Д. Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2008. – № 2. – С. 70–72.

9. Ейтутіс Д. Г. Збереження вантажів на залізничному транспорті – запорука якості комерційної роботи / Д. Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2008. – № 4. – С. 38–40.

10. Ейтутіс Д. Г. Інформаційний продукт та його вплив на якість технологій транспортного менеджменту / Д. Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2009. – № 3. – С. 21–23.

11. Ейтутіс Д. Г. Методологічні засади до складання товарного балансу залізничного транспорту / Д. Г. Ейтутіс // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 30. – С. 254–255.

12. Ейтутіс Д. Г. Щодо підвищення якості транспортного обслуговування вантажовласників / Д. Г. Ейтутіс // Економіст. – 2010. – № 9. – С. 52–53.

13. Ейтутіс Д. Г. Адресна відповідальність господарств за якість експлуатаційної роботи в умовах реформування залізниць / Г. Д. Ейтутіс, М. М. Андрієнко, Д. Г. Ейтутіс // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 35. – С. 55–60. *(Особистий внесок: сформовано підходи до визначення відповідальності господарства комерційної роботи за якість перевезень*).

14. Ейтутіс Д. Г. Удосконалення технології комерційної роботи залізниць по управлінню парком вантажних вагонів / Д. Г. Ейтутіс // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2011. – Вип. 36. – С. 236–241.

Матеріали наукових конференцій:

15. Ейтутіс Д. Г. Складова доходності комерційної роботи залізниці / Д. Г. Ейтутіс // Матеріали І Міжнародної науково-практичної конференції [«Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті»], (Судак, 20–22 черв. 2006 р.). – Судак: ЕКУЗТ, 2006. – С. 43–44.

16. Ейтутіс Д. Г. Якість транспортного обслуговування як маркетингова спроможність залізничного транспорту / Д. Г. Ейтутіс // Тези доповідей VI Міжнародної наукової конференції [«Проблеми економіки транспорту»], (Дніпропетровськ, 26–27 квіт. 2007 р.). – Дніпропетровськ: ДНУЗТ, 2007. – С. 48–50.

17. Ейтутіс Д. Г. Проблеми і умови становлення конкурентоспроможності власних вагонів на ринку вантажних перевезень / Д. Г. Ейтутіс // Матеріали ІІІ Міжнародної наукової конференції [«Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті»], (Судак, 23–27 черв. 2008 р.). – Судак: ЭКУЖТ, 2008. – С. 310–313.

18. Ейтутіс Д. Г. Вплив науково-технічного прогресу на ринок вантажних перевезень / Д. Г. Ейтутіс // Матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції [«Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології»], (Київ, 27–28 лют. 2008 р.). – К.: ДЕТУТ, 2008. – С. 90–91.

19. Ейтутіс Д. Г. Роль статистики у створенні інформаційного продукту транспортного менеджменту / Д. Г. Ейтутіс // Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції [«Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України»], (Коктебель, 1–6 черв. 2009 р.). – Коктебель: УкрДАЗТ, 2009. – С. 39–40.

20. Ейтутіс Д. Г. Стратегія підвищення якості транспортного обслуговування вантажовласників / Д. Г. Ейтутіс // Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції [«Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті»], (Яремче, 24–26 листоп. 2010 р.). – Яремче: ЕКУЗТ, 2010. – С. 59–60.

21. Ейтутіс Д. Г. Шляхи удосконалення товарного балансу залізничного транспорту / Д. Г. Ейтутіс // Матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції [«Проблеми економіки транспорту»], (Дніпропетровськ, 22–23 квіт. 2010 р.). – Дніпропетровськ: ДНУЗТ, 2010. – С. 49–50.

22. Ейтутіс Д. Г. Адресна відповідальність господарств за якість експлуатаційної роботи в нових умовах господарювання / Д. Г. Ейтутіс // Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції [«Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології»], (Київ, 24–25 берез. 2011 р.). – К.: ДЕТУТ, 2011. – С. 118–120.

23. Ейтутіс Д. Г. Порядок визначення ефективності роботи тупикових станцій малодіяльних дільниць / Д. Г. Ейтутіс // Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції [«Проблеми управління економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України»], (Одеса, 16–17 черв. 2011 р.). – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2011. – С. 103–107.

АНОТАЦІЯ

Ейтутіс Д. Г. Економічна оцінка комерційної експлуатації вантажних перевезень. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, Дніпропетровськ, 2011.

Дисертаційна робота присвячена розробленню теоретичних і методичних засад економічної оцінки якості комерційної експлуатації залізниць, в основу яких покладено науковий підхід відомих учених, а також авторські розробки з досліджуваної проблематики. Обґрунтовано, що головними критеріями визначення якості транспортного обслуговування є ступінь задоволення потреб у перевезеннях вантажів за обсягом і номенклатурою, збереженістю і своєчасністю їх доставки від відправників до отримувачів при умові високої економічності перевізного процесу. Визначені науково-методичні підходи до оцінки економічної ефективності підвищення якості транспортних послуг та запропоновані конкретні заходи щодо вдосконалення нормативно-правової бази, яка регламентує збереження вантажів у технологічному процесі організації перевезень комерційної діяльності, а також адміністративно-правової та матеріальної зацікавленості працівників залізничного транспорту у сфері збереження вантажів при здійсненні транспортних операцій.

Сформульовано особистий погляд автора на заходи щодо їх впливу на якість вантажних перевезень, суть якого полягає в комплексному вдосконаленні технології комерційної діяльності, а саме: визначенні та встановленні адресної відповідальності господарств за якість вантажних перевезень; передачі непрофільних функцій підсобно-допоміжної діяльності структурних підрозділів залізниць до аутсорсингу; забезпечення якісної інформаційної діяльності

шляхом переходу до електронного документообігу; упровадження інших заходів, що підвищують ефективність перевізного процесу.

Ключові слова: комерційна діяльність залізниць, якість перевезень, збереженість вантажів, термін доставки, економічна ефективність.

АННОТАЦИЯ

Ейтутис Д. Г. Экономическая оценка качества коммерческой деятельности железных дорог Украины. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, Днепропетровск, 2011.

В диссертационной работе исследованы теоретические и методологические вопросы экономической оценки качества коммерческой деятельности железных дорог Украины. Обобщенные научные подходы известных ученых, а также разработки диссертанта по исследуемой проблематике позволили сформировать авторский взгляд на определении сущности качества, основу которого составляет интегральная оценка, включающая систему показателей грузовых перевозок. Разработанные основные дефиниційные базовые понятия системы отношений между участниками перевозочного процесса с учетом будущих структурных преобразований на железнодорожном транспорте Украины дают четкие определения таким категориям, как оператор подвижного состава, технический и коммерческий перевозчик.

Обосновано, что главными критериями определения качества транспортного обслуживания является степень удовлетворения потребностей грузоотправителей как по объему, так и номенклатуре перевозок. При этом обязательным условием является обеспечение сохранности и своевременности доставки от отправителей до получателей.

Установлено, что одним из направлений обеспечения эффективности коммерческой работы является передача непрофильных функций в подсобно-вспомогательной деятельности посторонней организации (аутсорсер), которая специализируется на выполнении данных услуг. Благодаря этому снижается себестоимость услуги и повышается качество транспортного обслуживания.

Предложенные автором методические основы экономической оценки работы тупиковых станций малодеятельных участков на Юго-Западной дороге могут быть использованы при осуществлении диагностики на первом этапе реформирования железнодорожного транспорта Украины.

Проведенная диагностика операторских компаний на рынке грузовых перевозок в разрезе их объемов и номенклатуры, форм собственности подвижного состава и провозной платы на один вагон инвентарного парка показала, что нормативно-правовая база, регулирующая деятельность операторских компаний, имеет корпоративный характер и не может

способствовать развитию конкурентной среды; основной задачей операторских компаний является получение максимальной прибыли от грузовых перевозок, что не всегда совпадает с направлением коммерческой деятельности железных дорог по эффективному использованию подвижного состава и инфраструктуры.

Разработанные концептуальные основы совершенствования экономического механизма коммерческой деятельности железнодорожной отрасли позволяют соединить принципы рыночных механизмов с централизованным планированием что, в свою очередь, создает условия для удовлетворения потребностей грузовладельцев в перевозке грузов и эффективного использования инфраструктуры. Этого можно достичь путем создания единого консолидированного парка всех участников перевозочного процесса и эффективного управления им Укрзализныцей на основе агентских договоров перевозчика с собственниками вагонов, с одной стороны, и грузоотправителями – с другой.

Определены основные направления повышения качества коммерческой деятельности железных дорог, суть которых состоит в определении и установлении адресной ответственности хозяйств за качество грузовых перевозок; передаче непрофильных функций подсобно-вспомогательной деятельности предприятиям, специализирующихся на выполнении этих услуг, что позволяет железным дорогам концентрировать свою роботу на основной деятельности и снижать себестоимость перевозок; организации эффективной роботы всех многопрофильных подразделений, в том числе тупиковых станций малодеятельных участков железных дорог; обеспечении качественного продукта информационной деятельности путем внедрения прогрессивных технологий поддержки управленческих решений, в частности эконометрических в прогнозировании грузовых перевозок.

Ключевые слова: коммерческая деятельность железных дорог, качество перевозок, сохранность грузов, срок доставки, экономическая эффективность.

ANNOTATION

Eitutis D.G. Economic Assessment of Freight Traffic Business Activities. – In manuscript.

Dissertation for earning an academic degree ‘Candidate of Economic Sciences’ with major in 08.00.04 – Economics and Business Management (according to the kinds of economic activity). – The Dniepropetrovsk national university of a railway transportation named after academician V. Lazarjan, Dnipropetrovsk, 2011.

The dissertation is devoted to development of theoretical and methodological foundations for economic assessment of railway lines commercial activities, which are based on a scientific approach to outstanding studies and the author's solutions in this topic. It was proved that the main criteria for assessment of the transport service quality is a rate of satisfaction of freight traffic wants in accordance with transportation load and nomenclature, storage and their timely delivery from the freighter’s warehouse to the recipient’s one subject to high economical efficiency of transport process. We defined the scientific-methodological approaches to assessment

of economic effectiveness of transport service quality improvement and proposed concrete measures for improvement of rules and regulations governing the storage of freights, technical process while organizing freight, commercial activity, as well as administrative legal and material incentive of rail transport employees for storage of freights when carrying out transport operations.

A personal opinion of the author as for the measures influence on cargo transportation is formulated; the essence of this opinion is a complex improvement of commercial activities technology, namely: determination and establishment of address responsibility of organizations for the cargo transportation quality; outsourcing of non-profile auxiliary activities of railroad divisions; provision of qualitative information activities by switching to the electronic document circulation; implementation of other measures increasing the efficiency of the transportation process.

Key words: commercial activity of railway, transport service quality, safety of goods, term of delivery and economical efficiency.

Ейтутіс Дмитро Георгійович

Економічна оцінка якості комерційної діяльності залізниць України

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора
Підписано до друку 15 грудня 2011 р.
Формат 60х84/16. Ум. друк. арк. 0,9. Обл.-вид. арк. 1,0.
Тираж 110 пр. Зам. № 1869

Видавництво Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

Свідоцтво суб'єкта видавничої діяльності ДК № 1315 від 31.03.2003

Адреса видавництва та дільниці оперативної поліграфії:
вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, 49010