

**МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА**

На правах рукопису

ЕЙТУТІС ДМИТРО ГЕОРГІЙОВИЧ

УДК 656.2.073.235

**ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА ЯКОСТІ КОМЕРЦІЙНОЇ
ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ**

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

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата
економічних наук

Науковий керівник
Сич Євген Миколайович,
доктор економічних наук,
професор, заслужений діяч
науки і техніки України

Дніпропетровськ – 2011

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ	4
ВСТУП	5
РОЗДІЛ 1	
ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЯКОСТІ ТА ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ЇЇ	
ПІДВИЩЕННЯ	13
1.1 Якість як ключова економічна категорія	13
1.2 Передумови комерційної діяльності залізниць в організації перевізного процесу.....	23
1.3 Основні показники якості вантажних перевезень на залізничному транспорті.....	35
1.4 Аналіз наукових досліджень щодо законодавчо-нормативної бази комерційної діяльності залізниць	55
Висновки до розділу 1	67
РОЗДІЛ 2	
ЧИННИКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ПЕРЕВІЗНОЇ РОБОТИ	70
2.1 Характеристика основних чинників виконання вантажних перевезень та їх класифікація.....	70
2.2 Вплив факторів на якість використання вантажних вагонів.....	85
2.3 Збереження вантажів та заходи по їх забезпеченню.....	94
2.4 Операторська діяльність по якісному перевезенню вантажів на залізничному транспорті.....	109
Висновки до розділу 2	124

РОЗДІЛ 3

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ЕКОНОМІЧНОЇ ОЦІНКИ ЯКОСТІ КОМЕРЦІЙНОЇ РОБОТИ.....	126
3.1 Обґрунтування критеріїв оцінки якості перевезень	126
3.2 Економічна оцінка якості вантажних перевезень	139
3.3 Умови підвищення якості комерційної діяльності залізниць країни.....	159
3.4 Економічний механізм комерційної діяльності залізничного транспорту.....	171
Висновки до розділу 3	186
ВИСНОВКИ	190
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	193
ДОДАТКИ	214

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

РБ – служба безпеки руху

Д – служба перевезень

Л – пасажирська служба

НРП – служба приміських перевезень

М – служба маркетингу та комерційної роботи

Т – служба локомотивного господарства

В – служба вагонного господарства

П – служба колії

Е – служба електропостачання

Ш – служба сигналізації і зв'язку

БМЕС – служба будівельних робіт і цивільних споруд

ІОЦ – інформаційно-обчислювальний центр

НФ – фінансово-економічна служба

НЮ – юридична служба

ДС – станція

ТЧ – локомотивне депо

ВЧД – вагонне депо

ВЧ – вагонна дільниця

МЧ – дистанція вантажно-розвантажувальних робіт

ПЧ – дистанція колії

ЕЧ – дистанція електропостачання

ШЧ – дистанція сигналізації та зв'язку

БМЕУ – будівельно-монтажне експлуатаційне управління

ВСТУП

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., Белова 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., Лapidуса 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., Цветова 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 ділянок, 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 ділянок, 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.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЯКОСТІ ТА ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ЇЇ ПІДВИЩЕННЯ

1.1 Якість як ключова економічна категорія

Якість є однією з найскладніших філософських, економічних, соціальних і виробничо-технічних категорій. Взаємозв'язок між кількістю та якістю в найбільш повному і загальному виді сформульована зарубіжними та вітчизняними філософами, які працюючи над подальшим розвитком сутності якості, розкривають її взаємозв'язок з новою категорією – структурою. Це нове теоретичне положення має велике значення для вивчення категорії якості на підставі системного підходу до вироблення практичних рекомендацій для ефективного управління економікою будь-якого підприємства, в тому числі транспортного, в умовах регулюємих ринкових відносин [61, с. 414].

Якість у широкому розумінні цього слова є універсальною філософською категорією, яка охоплює як явища зовнішнього світу, так і свідомість людини [153, с. 7].

Аристотель ще у III ст. до н.е. першим проаналізував категорію якості і визначив її як «видову відмінність» однієї сутності від іншої, що належить до того ж виду. Він вказував на мінливість якості як зміну стану речей, їх здатність перетворюватись на свою протилежність (справне – пошкоджене, корисне – шкідливе, солодке – гірке, тепле – холодне, біле – чорне) [153, с. 7].

Гегель вважав, що «якість є взагалі тотожна з буттям безпосередня визначеність..., щось, завдяки своїй якості те, що воно є і, втрачаючи свою якість, перестає бути тим, чим воно є» [153, с. 7].

Подальше формулювання визначення якості зарубіжними класиками здійснювалось адекватно розвитку суспільства (таблиця 1.1).

Таблиця 1.1 – Формулювання визначення якості зарубіжними класиками*

Автор	Формулювання визначення якості
Аристотель (III ст. до н.е.)	Різниця між предметами Диференціація за ознакою «поганий-хороший»
Гегель (XIX ст. н.е.)	Якість є в першу чергу тотожна з буттям безпосередня визначеність, так що дещо перестає бути тим, чим воно, є коли втрачає свою якість
Шухарт (1931 р.)	Якість має два аспекти: об'єктивні фізичні характеристики; суб'єктивна сторона – наскільки річ «хороша»
Ісікава К. (1950 р.)	Якість – властивість реально задовольняти споживачів
Джуран Дж. (1979 р.)	Придатність для використання (відповідність призначенню) Суб'єктивна сторона: якість – це ступінь задоволення споживача (для реалізації якості виробник повинен взяти вимоги споживача і зробити свою продукцію такою, щоб вона відповідала цим вимогам)

* Джерело: розроблено автором на підставі [153, с. 20].

Крім філософського тлумачення якості, існує більш звужене поняття слова «якість»: якість продукції, якість праці, ділові якості, якість виконавчої майстерності, якість життя тощо [153, с. 7].

Категорія якості продукції є однією з найскладніших серед тих, з якими спеціалістам доводиться мати справу [107, 116, 185, 195]. До категорії якості продукції звертаються під час вибору предметів для задоволення як виробничих, так і власних потреб, планування виробництва і оцінювання його результатів, визначення його складності і ефективності, організації праці, створення нових виробів. До категорії якості звертаються і тоді, коли виникає необхідність визначитися зі складом і характером властивостей продукції, що створюється чи виготовляється. Цей перелік можна продовжувати без кінця. Але і цього достатньо для того, щоб зрозуміти: якість продукції – надзвичайно різноманітна за своєю суттю категорія і фахівці з нею мають справу щоденно як у виробничій сфері, так і в повсякденному житті.

Якість продукції - дуже багатогранне поняття. Вона має фізичну і технічну суть, тому що продукція – це фізична речовина, змінена працею людини. За результатами виробничої діяльності продукції надаються певні технічні властивості, пов'язані з її корисністю, надійністю тощо. Якість має

економічну складову, тому що в кожному виробі є певна кількість суспільно необхідної праці [153, с. 8].

Чітке розуміння суті якості продукції важливе для того, щоб порівнюючи і заставляючи між собою різні її види, правильно розвивати суспільне виробництво і точно оцінювати його результати, проектувати нову продукцію, об'єктивно виявляти виробничі й індивідуальні потреби, вивчати попит і вирішувати інші завдання із забезпечення необхідної якості продукції.

Є багато визначень поняття «якість продукції», серед яких найточніше сформульоване Європейською організацією з контролю якості: «Продукція хорошої якості вважається такою за умов, якщо при мінімальних витратах протягом усього її життєвого циклу вона максимально сприяє здоров'ю і щастю людей, які залучені до її проектування і відновлення (повторного використання) за умови мінімальних витрат енергії та інших ресурсів і при допустимій (прийнятній) дії на навколишнє середовище і суспільство». Таке формулювання чітко визначає зв'язок проблеми якості продукції з іншими життєво важливими для людини проблемами – збереженням навколишнього середовища, раціональним використанням природних ресурсів, впливом результатів господарської діяльності на умови життя наших нащадків [153, с. 10].

Проглядається певна схема дій стосовно досягнення заданої якості майбутньої продукції. Коли продукцію розроблено і прийнято рішення про її виробництво, виконуються роботи з підготовки, у процесі яких постійно здійснюється контроль деталей, вузлів, вимірюються характеристики після виконання кожної операції. Якщо характеристики продукції мають відхилення від встановлених у кресленнях або технічних регламентах значень чи не відповідають їм, то вживаються заходи щодо усунення цих відхилень. Таким чином забезпечується приведення фактично одержаних характеристик до встановлених значень.

Після того як продукція надійшла до споживача, у процесі її експлуатації здійснюється порівняння фактичної якості з фактичним характером потреби. Не з тією, яку припускали, коли приймалось рішення про створення і виготовлення, а з реально існуючою. Якщо мають місце розходження, то вживаються заходи для поліпшення характеристик продукції до повної або у крайньому разі максимально можливої відповідності реально існуючій потребі.

Таким чином, в усіх випадках простежується одна і та ж схема дії: встановлення завдання (плану) з якості, виконання робіт для його досягнення, постійне порівняння одержаної якості із завданням, а при відхиленнях – вжиття заходів з їх ліквідації.

У такій послідовності дій і можливості впливати на характеристики і полягає схема управління якістю продукції. На основі розгляду послідовності дій у процесі створення і виготовлення продукції можна зробити такий принциповий висновок: коли люди проектують, виготовляють або використовують продукцію, вони діють згідно з основними принципами теорії управління [153, с. 13].

Механізм управління якістю продукції, принципову схему якого розроблено автором [153, с. 14], показано на рисунку 1.1, полягає в тому, що в результаті вивчення характеру і обсягу потреби, технічних, економічних і організаційних можливостей конкретного підприємства, встановлюються планові завдання з якості продукції. На цій основі розпочинається конструкторська і технологічна підготовка виробництва і виготовлення продукції в необхідній кількості.

При виготовленні продукції з певною періодичністю порівнюється інформація про фактичну її якість з плановим або нормативним значенням. Інформація про фактичну якість продукції надходить зі сфери споживання.



Рисунок 1.1 – Механізм управління якістю продукції [153]

Якщо між ними є відхилення, то розробляють і реалізують заходи з усунення причин, що викликають ці відхилення, тобто запроваджують фактори і змінюють умови забезпечення якості продукції.

Вказаний підхід автора [153], незважаючи на достатньо обґрунтовані дослідження, в основному направлений на визначення загальних параметрів якісних характеристик матеріального виробництва.

Але у транспортній продукції необхідно враховувати не тільки загальні принципи і поняття теорії якості, пристосовані до всіх галузей матеріального виробництва, а й особливості його природи, характерні тільки для транспорту. Ці особливості полягають в наступному.

По-перше, транспортна продукція не має речовинної форми. На відміну від обробної промисловості і сільського господарства транспорт не робить

нових продуктів, нових речей, а лише переміщає продукцію, створену в інших галузях матеріального виробництва. Як відмічає Хануков Є.Д.: «У процесі переміщення не змінюються речові властивості, якість перевезених вантажів і, здавалось би, не змінюється і їх споживча вартість. Але це не так. У результаті пересування продукції у сфері обігу з нею відбувається важлива матеріальна переміна – переміна її місця розташування по відношенню до споживача. Саме внаслідок цього і змінюється споживча вартість продукції [185, с. 115]. На транспорті мова йде про управління якістю не продукту, а перевізного процесу, матеріальність якого розуміється в тому понятті, що без нього неможливий процес виробництва матеріальних благ.

По-друге, на відміну від продукції інших галузей господарства процеси виробництва і споживання транспортної продукції збігаються в часі, злиті воедино. Тому її не можна накопичити, неможливо створити її запас. Однак, транспорт, як і будь-яка інша галузь виробництва, не може якісно працювати без резервів, тобто без запасів рухомого складу, пропускної і переробної спроможності постійних пристроїв. Отже, управління якістю перевезень означає в цьому розумінні управління кількістю резервів усіх технічних засобів, їхнім якісним станом і розміщенням на мережі залізниць України. Разом з тим потрібно мати на увазі те, що свобода маневрування резервами рухомого складу і постійних пристроїв неоднакова. Якщо резервами вагонів і локомотивів можна маневрувати порівняно широко, передаючи їх при необхідності з однієї залізниці на іншу (розуміється в межах наявної пропускної спроможності), то резервами потужності постійних пристроїв можна маневрувати лише в обмежених розмірах. Наприклад, передаючи поїзди з найкоротших, але перевантажених напрямків на рівнобіжні кружні напрямки, де маються резерви пропускної здатності. Однак резерви пропускної спроможності постійних пристроїв однієї залізниці не можна використовувати для збільшення обсягів перевезень на іншій залізниці.

Потреба національного господарства в додаткових перевезеннях може виникати повсюдно. В цих умовах для підтримки високої якості транспортного обслуговування національної економіки транспорт повинний мати істотні резерви пропускної і провізної спроможності також повсюдно.

Третя особливість, яка має прийматися до уваги при управлінні якістю транспортної продукції – це особливість ціноутворення, формування ціни на неї. У витратах на її виробництво немає витрат на сировину. Перевезені вантажі є предметом праці, але їхня вартість не включається у вартість транспортної продукції. Саме тому найбільшу питому вагу у витратах залізничного транспорту складають витрати на заробітну плату з нарахуваннями (близько 40%) і амортизацію основних фондів (близько 30%). Питома вага витрат на заробітну плату на залізницях у два з половиною рази вища, ніж у промисловості [175, с. 22].

Звідси випливає, що основними резервами витрат залізничного транспорту є підвищення продуктивності праці і поліпшення використання основних фондів. Однак, управляючи якістю перевезень, потрібно враховувати і те, що нерідко більш низька їхня якість вимагає додаткових витрат на транспорт. Ці витрати часто не знаходять відображення в собівартості чи приводять до її збільшення при загальному зниженні витрат на транспорт у національній економіці. Тому ефект від підвищення якості вантажних перевезень має оцінюватися по сукупності транспортно-виробничим витратам на переміщення вантажів від складу відправників до складу одержувачів.

Часто виникають такі ситуації, коли підвищення якості перевезень забезпечується за рахунок додаткових витрат транспорту, а ефект від цього одержують в основному відправники вантажів (наприклад, при контейнерних перевезеннях) і навпаки – додаткові витрати несуть відправники вантажу, а ефект від підвищення якості реалізується на транспорті. Усе це ускладнює розробку дійсної системи планування та економічного стимулювання у сфері підвищення якості перевезень у рамках лише одного транспорту. Тому тут

особливо необхідні міжвідомчі цільові програми поліпшення якості перевезень, розроблені на основі програмно-цільового методу планування.

По четверте, при управлінні якістю вантажних перевезень потрібно мати на увазі особливості виміру транспортної продукції в умовно-натуральних одиницях – тонно-км нетто. Зростання цього показника не є самоціллю перевезень. Він, по суті, характеризує якість виконаної перевізної роботи, а не якість транспортної продукції. Вантажообіг не завжди тотожний суспільно необхідним потребам у перевезеннях вантажів. В дійсності продукція транспорту – перевезення – це вчасно і без втрат переміщені партії чи тонни вантажу. Найчастіше ефективне управління якістю перевезень створює задоволення потреби в них з мінімальними витратами ткм. Цьому сприяє побудова тарифів на вантажні перевезення за принципом найкоротших відстаней, практика цілостних схем сформованих напрямків вантажопотоків, виходячи з мінімуму пробігу вантажів, та інші заходи боротьби з нераціональними перевезеннями. Але можлива й інша ситуація, коли реалізація заданого обсягу і якості перевезень буде викликати перепробіг вантажів при одночасному скороченні транспортних витрат, наприклад, коли використовуються більш протяжні, але економічно доцільні напрямки перевезень [23, с. 15; 175].

Як стверджує у своїй праці Трихунков М.Ф. [175, с. 437–442] увесь процес управління якістю перевезень можна поділити на ряд відносно самостійних, але взаємопов'язаних функцій: планування, координування, стимулювання, облік і контроль.

Принципова схема механізму підвищення якості вантажних перевезень розроблена автором та приведена на рисунку 1.2 по аналогії з [5; 175, с. 437–442].

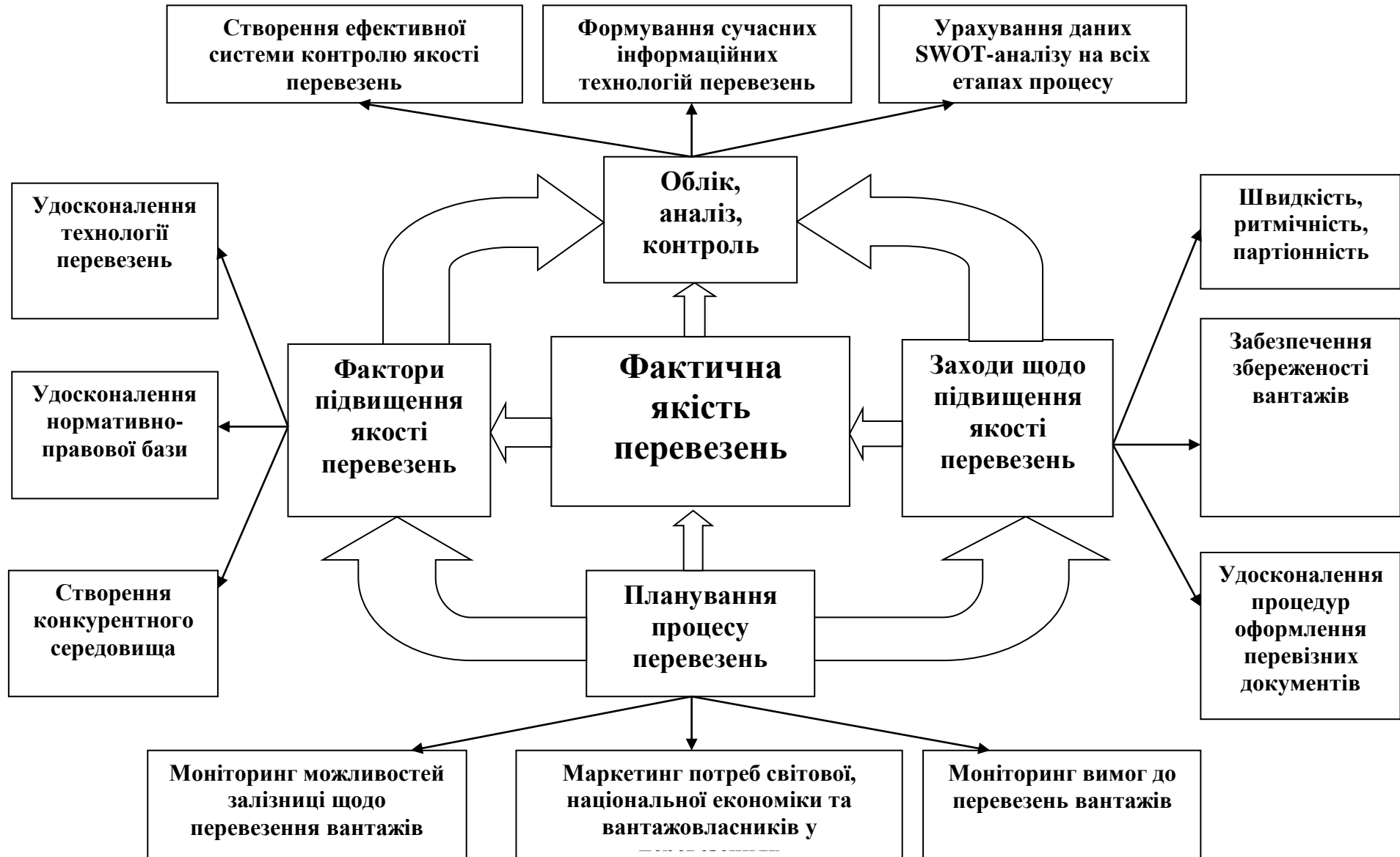


Рисунок 1.2 – Механізм управління якістю вантажних перевезень

Розглянемо та пояснимо складові механізми управління якістю вантажних перевезень. Критерієм комплексного управління є інтегральна якість перевезень, котра розглядається як єдність та співвідношення споживчої вартості і собівартості перевезення з метою поліпшення якості транспортного обслуговування споживачів.

Рівень якості визначається співвідношенням показників якості перевезень при плануванні, обліку, контролі та аналізу ступеню задоволення конкретних потреб в них [3].

Під фактором підвищення якості перевезень розуміється конкретна сила, яка здібна поліпшити один або декілька показників перевезень таким чином, що вся сукупність показників покращується.

В залежності від умов фактор може здійснити максимальний вплив і найкращим чином змінити якість транспортної продукції (підвищити збереженість вантажів, прискорити їх доставку). При цьому на зміни якості будуть витрачені мінімальні кошти. У другому випадку можуть скластись несприятливі умови і знадобляться додаткові зусилля на зміну умов і, отже, додатково значно більше коштів.

В цій ситуації необхідно з'ясувати, чи є у наявності ресурси для підвищення якості перевезень, а ефект від підвищення їх якості необхідно зрівняти з додатковими витратами і визначити економічну доцільність застосування додаткових зусиль на підвищення якості перевезень.

При проведенні заходів щодо підвищення якості перевезень, які суттєвим чином впливають на її показники, необхідно вибирати найбільш впливові чинники, що дає економіці держави максимальний ефект та покращує якість транспортного обслуговування споживачів [5].

1.2 Передумови комерційної діяльності залізниць в організації перевізного процесу

Відповідно до Закону України “Про залізничний транспорт”: “Залізничний транспорт це виробничо-технологічний комплекс організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками власності та видів діяльності тощо. Залізниці у взаємодії з іншими видами транспорту повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення пасажирів і вантажів, забезпечуючи безпеку руху, розвивати сферу транспортного обслуговування народного господарства та населення” [65].

Але враховуючи, що з 1996 року, коли було затверджено цей закон, відбулися трансформаційні зміни, в результаті чого у 2007 році було розроблено та надано на розгляд Верховній Раді новий проект Закону України “Про залізничний транспорт”, в якому надано наступне визначення залізничному транспорту загального користування: “Це єдиний виробничо-технічний комплекс, до складу якого входить інфраструктура залізничного транспорту загального користування, залізничний рухомий склад та інше майно, призначене для забезпечення потреб фізичних і юридичних осіб та держави в перевезеннях залізничним транспортом загального користування на умовах публічного договору, а також виконання інших робіт (послуг), пов’язаних із процесом перевезень” [140]

“Процес перевезень” або “перевізний процес” у зазначеному проекті закону трактується для всіх видів перевезень “як сукупність організаційно і технологічно пов’язаних операцій, що виконуються при підготовці, здійсненні та завершенні перевезень пасажирів, вантажів, багажу і вантажобагажу залізничним транспортом загального користування”.

Відомий вчений І.П. Сиваєв у [146, с. 5] надає визначення перевізному процесу окремо вантажних перевезень як сукупність різних операцій, які виконуються з вантажами в пунктах відправлення, шляху прямування та пунктах призначення.

До нього належать наступні елементи:

- підготовка вантажу до відправлення та його накопичення на складі відправника;
- операції по доставці вантажу на станцію;
- прийом вантажу до відправлення, накопичення і зберігання його на станції до навантаження в вагон;
- підготовка вагону під навантаження;
- навантаження в вагон, маневрові операції, пов'язаних з їх прибиранням, формуванням поїздів та підготовка їх до відправлення;
- рух поїздів до станції призначення, переформування поїздів в процесі прямування;
- перевантаження з одного виду транспорту на інший при змішаних перевезеннях;
- розформування залізничних складів в пунктах призначення вантажу, маневрі по подачі до місця вивантаження;
- вивантаження та видача вантажів отримувачам;
- доставка вантажу зі станції до складу отримувача.

У перевізному процесі звичайно розрізняють технічну й комерційну експлуатацію або вантажну та комерційну роботу залізничного транспорту [126, с. 4].

Технічна експлуатація – це внутрішня діяльність залізниць, яку здійснюють їх робітники без участі відправників і отримувачів вантажів та пасажирів. До сфери технічної експлуатації належать: забезпечення безпеки руху поїздів, розробка і виконання графіка, організація вагонопотоків, організація руху поїздів, ефективне використання локомотивів, вагонів тощо.

Норми та положення технічної експлуатації викладені у Правилах технічної експлуатації залізниць України, а також інструкціях, затверджених “Укрзалізницею” і Міністерством інфраструктури.

Комерційна експлуатація визначає зовнішні зв'язки залізничного транспорту з іншими галузями економіки України, підприємствами та окремими особами, а також іншими видами транспорту.

До сфери діяльності комерційної експлуатації вантажної та комерційної роботи входять: планування перевезень, прийом до перевезень вантажів від відправників та видача їх отримувачам, документальне оформлення перевезень, збереження, навантаження, вивантаження вантажів і механізація вантажно-розвантажувальних робіт, розробка правил і умов перевезень, організація контейнерних і пакетних перевезень, забезпечення схоронності вантажів, які перевозяться, експлуатація складського, вагонного і холодильного господарства, транспортно-експедиційне обслуговування, орендні і договірні справи, зв'язок з промисловим залізничним транспортом, організація контрольної-ревізійної роботи тощо.

Правова основа комерційної експлуатації – Статут залізниць України, правила й умови перевезень, тарифна політика залізниць України, угоди в міжнародних сполученнях, які складаються у зазначеному порядку [126, с. 5].

Комерція (*лат. Commercium – торгівля*) – суспільно необхідна діяльність на ринку товарів і послуг, завдяки якій досягаються ринкові взаємоузгодження і реалізація економічних інтересів усіх учасників суспільного відтворення. Поняття “комерція” часто ототожнюють з поняттям “торгівля”, бо її мета – отримання прибутку не в результаті виробничої діяльності, а за рахунок різниці в ціні, яку отримує за свою продукцію виробник, і яку за неї може заплатити споживач. Але оскільки торгівля як посередник між виробництвом і споживанням обслуговує не лише функцію зміни форм власності (з товарної на грошову), а й просування товарної маси від конкретних виробників до конкретних споживачів, то їй відповідно властиві й дві органічно взаємопов'язані технологічно самостійні групи

торгівельних функцій. Це передусім комерційні функції, комплексом яких визначається доцільність і забезпечується безпосередня організація господарської взаємодії виробників і споживачів товарів та послуг. Здійсненням торгівельно-технологічних функцій досягають комерційно підготовленого фізичного переміщення суспільного продукту в просторі й часі та відповідної зміни його власників (приймання товарів, контроль їх якості, формування запасів, їх зберігання, якісна і кількісна переробка товаропотоків, комплектування асортименту тощо). Таким чином, змістом комерційної діяльності у широкому застосуванні є: вивчення і прогнозування розвитку цільових ринків з деталізацією характеристик усіх складових (попит, пропозиція, ціна); маркетингова діяльність; добір потенційних ділових партнерів і організація комерційних зв'язків між ними; організація і контроль виконання угод та контрактів; реклама; проектування та впровадження відповідних торговельних технологій та оперативне управління ними відповідно до обраної комерційної стратегії та ін. [57, с. 796].

Комерційна діяльність на залізничному транспорті являє собою систему цілеспрямованих заходів, процедур і видів робіт із забезпеченням рентабельності основної діяльності (експлуатація та підсобно-допоміжна діяльність) суб'єктів господарювання (структурні підрозділи, дирекції залізничних перевезень, залізниці та галузі в цілому).

Разом з тим необхідно зазначити, що в процесі структурних перетворень на залізничному транспорті виникли певні відхилення від закладених традиційних положень. Головне відхилення пов'язано з тим, що почалась активно формуватись реальна конкуренція між компаніями-операторами рухомого складу, де питома вага приватної власності динамічно збільшується. Розглянемо цей процес через зріз трансформаційних змін та вплив факторів на двох відокремлених учасників перевізної діяльності (рисунок 1.3).



Рисунок 1.3 – Внутрішньогалузеві та зовнішні відносини у перевізному процесі (розроблено автором)

Однією з причин доцільності відокремлення двох складових перевізної діяльності є нормативно-правове їх регулювання як Цивільним кодексом України, так і галузевим законодавством залізничного транспорту [135].

Надання бізнес-послуг по перевезенню регулюється цивільним законодавством, яке встановлює, що при наданні таких послуг змінюється місце розташування вантажу або пасажирів, здійснюється передача вантажу від вантажовідправника до вантажоотримувача. Можуть змінюватись власники вантажів.

Цивільний кодекс визначає вимоги до угоди перевезень, а також вимоги до перевізника щодо забезпечення цивільного обігу, виконання договірних зобов'язань взаємовідносин, які здійснюються в інтересах підприємницької діяльності.

Транспортна організація здійснює перевезення пасажирів та вантажів за зверненням будь-якої юридичної або фізичної особи. На підставі угоди, яку називають публічною, здійснюються ці перевезення.

Разом з тим публічність угоди перевезень обумовлює підвищені вимоги до технологічних можливостей транспортних організацій, кількості і стану їх технічних засобів, а тому - постійної готовності до повного задоволення потреб у перевезеннях. Тому ці вимоги створюють додаткові комерційні витрати перевізникам.

Правовою основою комерційної експлуатації є Статут залізниць України, затверджений Кабінетом Міністрів України від 06.04.1998 р. № 457, Правила перевезень вантажів залізничним транспортом України (ч.1), та Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затверджені наказами Міністерства транспорту та зв'язку України відповідно від 09.12.2002 р. № 873 та від 26.03.2009 р. № 317 [136, 164].

Що стосується технічних і технологічних відносин у сфері перевізної діяльності, то вони регламентуються галузевим законодавством у сфері залізничного транспорту. Їх зміст складається у здійсненні та забезпеченні експлуатаційної роботи (організації руху поїздів та утриманні і обслуговуванні інфраструктури). Не завжди технічна та технологічна складові знаходяться у повній залежності від обсягів наданих послуг, тому як і в складі експлуатаційних витрат є змінні та умовно-постійні витрати.

Так, рух пасажирських поїздів, який передбачено графіком, здійснюється відповідно до розкладу, незалежно від населеності. Робота структурних підрозділів (ДС, ПЧ, ШЧ, ЕЧ, БМЕС) по забезпеченню руху поїздів та утриманню інфраструктури здійснюється постійно щорічно і цілодобово у будь-яку погоду. Тому як потреба у транспортних послугах та їх обсяги надання залежать від пори року, святкових днів, часу доби тощо.

Для подальшого розгляду складових перевізної діяльності важливо визначити, які технічні та технологічні елементи є необхідними для забезпечення транспортного процесу. Перш за все для здійснення перевезень необхідні основні засоби: рухомий склад, інфраструктура, обладнання і прилади для управління перевізним процесом виконання початково-кінцевих

операцій для пасажирів та вантажів, інше обладнання. Але вказаним засобам необхідно забезпечити їх ефективне використання шляхом організації безперервного перевізного процесу та виконання таких важливих операцій як формування поїздів, маневрова робота, організація тягового забезпечення руху поїздів, організація праці та відпочинку локомотивних бригад, регулювання вагонних парків тощо.

Слід зазначити, що на залізничному транспорті впровадження перевізних технологій забезпечується в основному власником інфраструктури.

Тому поряд з питанням відокремлення інфраструктури і перевізної діяльності, як це вимагає європейське законодавство, повинно розглядатись питання щодо відокремлення комерційної і технічної складових перевізної діяльності.

Враховуючи майбутні структурні зміни на залізничному транспорті в проекті Закону України «Про залізничний транспорт» пропонуються наступні дефініційні визначення базових понять системи відносин між учасниками перевізного процесу [140].

Перевізний процес – сукупність організаційно і технологічно пов'язаних операцій, що виконуються при підготовці, здійсненні та завершенні перевезень пасажирів, вантажу і вантажобагажу його учасниками.

Учасник перевізного процесу – юридична чи фізична особа, яка на договірних умовах надає або користується послугами залізничного транспорту загального користування.

Залізничний транспорт загального користування – єдиний виробничо-технологічний комплекс, до складу якого входить інфраструктура залізничного транспорту загального користування, залізничний рухомий склад та інше майно, призначене для забезпечення потреб фізичних і юридичних осіб та держави в перевезеннях залізничним транспортом загального користування на умовах публічного договору, а також виконання інших робіт (послуг), пов'язаних із процесом перевезень.

Залізничний транспорт незагального користування – сукупність виробничо-технологічних комплексів до складу яких входять залізничні колії незагального користування, будівлі, споруди, рухомий склад, а також інше майно, призначене для задоволення потреб фізичних та юридичних осіб в послугах у місцях незагального користування на підставі договорів або власних потреб.

Інфраструктура залізничного транспорту загального користування (далі інфраструктура) – це технологічний комплекс, що включає залізничні колії з землевідведенням, інженерні споруди, мости, тунелі, віадуки, залізничні станції, електричні мережі, тягові підстанції та інші пристрої електропостачання, контактну мережу, системи сигналізації централізації, блокування, зв'язку і телекомунікацій, інформатизаційні комплекси та системи управління рухом поїздів, шляхи доступу пасажирів і вантажів до об'єктів інфраструктури, захисні лісонасадження, а також будівлі, споруди, пристрої та обладнання, що забезпечують функціонування цього комплексу та задіяні при наданні послуг з користування залізничними коліями загального користування (вокзали, павільйони, платформи тощо), в тому числі для проведення аварійно-відновлювальних робіт та охорони навколишнього природного середовища.

Власник інфраструктури – суб'єкт господарювання, що має інфраструктуру на праві власності чи іншому праві та надає послуги з її використання на підставі відповідних ліцензій і договорів.

Перевізник – суб'єкт господарювання, що прийняв на себе за договором перевезення залізничним транспортом загального користування зобов'язання перевезти пасажирів, доставити ввірений йому другою стороною (відправником) вантаж, багаж чи вантажобагаж до пункту призначення, а також видачі багажу чи вантажобагажу уповноваженій на отримання його особі (одержувачу), яка має необхідні для цього засоби та дозвільні документи (ліцензії, сертифікати тощо).

Оператор залізничного рухомого складу – суб'єкт господарювання, що має вагони та контейнери на правах власності чи іншому праві і на підставі договору перевезення бере участь у здійсненні перевізного процесу.

На підставі вказаних дефіційних визначень базових понять можливо запропонувати паралельну систему відносин між підрозділами залізничного транспорту.

Технічний (технологічний) перевізник створює умови для надання комерційними перевізниками бізнес-послуг по перевезенню вантажів і пасажирів, володіє інфраструктурою, перевізними технологічними і технічними засобами для організації роботи з рухомих складом, в тому числі тяговим рухомих складом для маневрової роботи.

Комерційний перевізник надає послуги з перевезень (і конкурує з іншими перевізниками), використовуючи базу технічних (технологічних) перевізників (власників інфраструктури). Він має у своєму підпорядкуванні рухомий склад в тому числі локомотиви для поїзної роботи.

Комерційний перевізник може здійснювати інтермодальні перевезення від дверей до дверей різними видами транспорту і мати у своїй власності локомотиви, вагони, автомобілі, судна та інші транспортні засоби.

Українські залізниці переважно поєднують функції комерційного і технологічного перевізника, володіючи парком рухомого складу, технологіями перевізного процесу, інфраструктурою та іншими необхідними засобами для здійснення перевізного процесу.

Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010–2015 роки передбачається поступова реорганізація територіально-функціональної структури єдиного суб'єкта господарювання у вертикально інтегровану, яка функціонуватиме за такими видами діяльності [134]:

- вантажні перевезення;
- утримання та експлуатація об'єктів інфраструктури;

- надання послуг локомотивної тяги (в пасажирському та вантажному русі);
- пасажирські перевезення у внутрішньому (крім приміського) та міжнародному сполученні;
- пасажирські перевезення у приміському сполученні;
- ремонт рухомого складу;
- будівництво об'єктів інфраструктури;
- проведення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт;
- утримання соціальної сфери;
- інші види діяльності.

Після реорганізації залізниць України і створення єдиного суб'єкту господарювання (холдингу, державного підприємства, концерну, акціонерного товариства тощо, як передбачено Господарським кодексом України) [26], останній буде здійснювати функції власника інфраструктури та технічного (технологічного) перевізника і забезпечувати роботу комерційних перевізників на умовах публічності. Комерційними перевізниками при цьому є його дочірні компанії у сфері вантажних, дальніх та приміських пасажирських перевезень, які мають у своєму підпорядкуванні рухомий склад та інші необхідні технічні засоби (рисунок 1.4).

Розвиток технічних (технологічних) перевізників в першу чергу має бути направлений на надійне і якісне обслуговування інфраструктури за рахунок модернізації матеріально-технічної бази, забезпечуючи підвищення ефективності перевезень, оновлення інфраструктури та удосконалення системи управління перевізним процесом.

Що стосується **комерційних перевізників**, то вони повинні сконцентрувати зусилля на оновленні рухомого складу, технічних засобів по обслуговуванню інфраструктури, а також на заходи щодо підвищення і розширення якості послуг. Основним напрямком розвитку комерційних перевізників також повинно стати активне впровадження інтермодальних технологій перевезень.

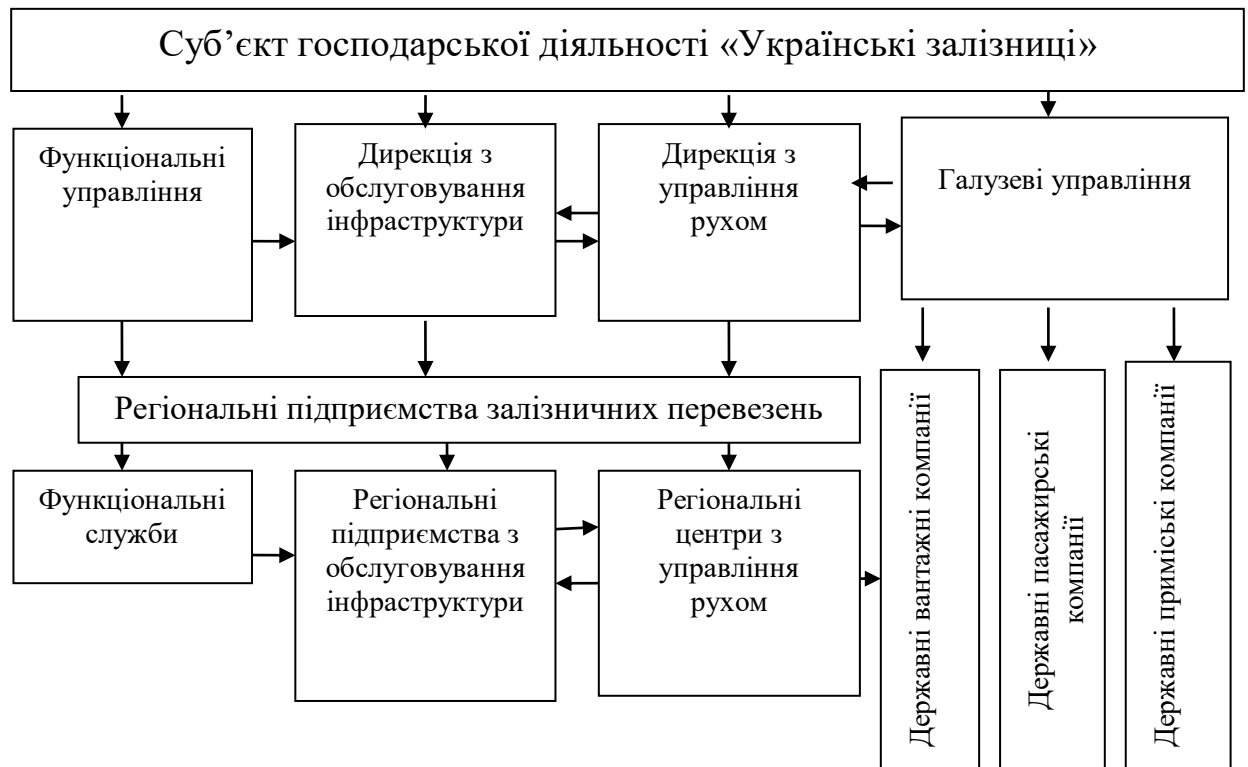


Рисунок 1.4 – Організаційна структура функціонування залізничного транспорту України (розроблено автором)

Для забезпечення ефективного функціонування технічних (технологічних) та комерційних перевізників по стратегічному розвитку залізничного транспорту потрібен аналіз не тільки системи внутрішньогалузевих економічних відносин, але й системи зовнішніх відносин з державою, в першу чергу державного регулювання і підтримки галузі.

Система державного регулювання і підтримки залізничного транспорту (економічних відносин з державою) повинна створити умови для такого розвитку, які дозволять сформувати інфраструктурну базу інноваційного розвитку держави. На наш погляд, формування нової економічної політики по відношенню до залізничного транспорту можливо на базі удосконалення взаємовідносин між державою і залізничним транспортом.

По-перше, ліквідація збитковості пасажирських перевезень, яка за останні 10 років збільшилась у 3,5 рази, що викликало необхідність перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

По-друге, відмова від застосування тарифів тільки як інструмента міжгалузевого регулювання і утримання інфляції. Тариф повинен у повній мірі бути ціною за надані транспортні послуги. З урахуванням ліберизації ринку в різних сегментах діяльності залізничного транспорту необхідно максимально дорегулювати тарифну систему галузі і лише зберегти державне регулювання тарифів у сфері надання послуг інфраструктури.

По-третє, формування системи державної участі у функціонуванні та розвитку інфраструктури залізничного транспорту як важливої системи економічної безпеки держави.

Враховуючи загальнонаціональне значення залізничного транспорту, безпосередня державна підтримка його функціонування і розвитку буде забезпечуватись мобілізацією ресурсів всього суспільства, в той час як через тарифи проблеми розвитку залізниць перекладаються тільки на конкретних вантажовідправників і пасажирів. Державна участь у розвитку і створенні залізничної інфраструктури буде сприяти формуванню гармонічної транспортної системи держави, удосконаленню умов конкуренції галузі з іншими видами транспорту і глобальної конкурентноздатності на світових транспортних ринках.

Нова система зовнішніх економічних відносин залізничного транспорту повинна відповідати вимогам ЄС та створювати умови для розвитку ефективної роботи галузі в інтересах населення і економіки держави.

1.3 Основні показники якості вантажних перевезень на залізничному транспорті

Визначено, що забезпечення ефективного впровадження заходів щодо підвищення якості перевезень на всіх рівнях управління (національне господарство, мережа залізниць України, залізниці, дирекції залізничних перевезень, структурні підрозділи) здійснюється через чітку ієрархічну систему показників якості. По мірі наближення рівня управління безпосередньо до операцій перевізного процесу склад показників, які характеризують якість перевезень або роботу залізниць, як правило, диференціюються та розширюються.

Головні задачі управління якістю перевезень, що впливають з особливостей його природи на транспорті, полягають в тому, щоб правильно визначити суспільно необхідні потреби національної економіки та населення в перевезеннях, точно установити стійкі транспортно-економічні зв'язки між учасниками перевезень виконувати їх при найкращому використанні транспортних засобів, у вимагаємі термін і з повною збереженістю вантажів.

Відомий вчений в області якості вантажних перевезень залізничним транспортом Трихунков М.Ф. в своїй науковій праці [175, с. 34–44] пропонує всю систему показників якості транспортного обслуговування з метою надання їй упорядкованого характеру розділити на три групи (рисунок 1.5):

- якість транспортного обслуговування національної економіки вантажовласників;
- якість перевезень (продукція транспорту);
- якість роботи транспорту та його підрозділів.

Перша група показників використовується для оцінки якості обслуговування з урахуванням інтересів національної економіки та вантажовласників.

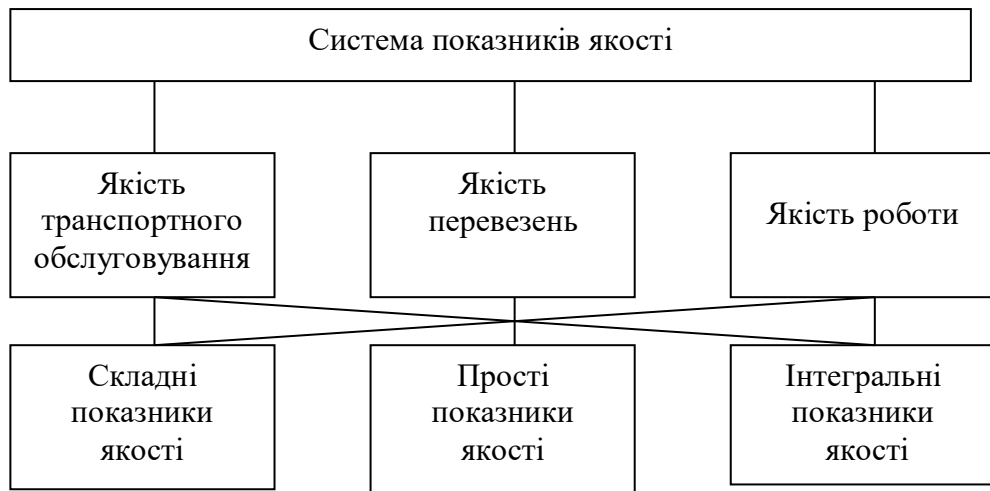


Рисунок 1.5 – Принципи формування системи показників якості транспортного виробництва [175]

Узагальнюючим інтегральним показником якості транспортного обслуговування може бути ступінь задоволення потреб у перевезеннях вантажів по обсягу перевезень і номенклатурі, збереженість і своєчасність їх доставки від складу відправників до складу отримувачів при умові високої економічності перевізного процесу [8, с. 10].

Друга група показників використовується для оцінки якості вантажних перевезень на галузевому рівні з урахуванням галузевих інтересів.

До групи показників якості вантажних перевезень пропонується включати: безпеку (надійність) руху транспортних засобів; рівномірність і ритмічність перевезень; час доставки та вартість вантажної машини, рівень збереженості вантажів та собівартість перевезень.

Третя група показників використовується для оцінки якості експлуатаційної роботи у вантажному русі як на галузевому рівні, так і на рівні його різних ланок управління (залізниці, дирекції залізничних перевезень, станції, вагонні і локомотивні депо тощо).

До показників цієї групи, як і до попередніх двох груп, повністю застосовуються поняття простої, складної і інтегральної якостей та всі інші ознаки класифікації.

Система показників якості експлуатаційної роботи залізничного транспорту (рисунок 1.6) охоплює широкий спектр її діяльності: поїздну роботу, станційну роботу, роботу по ремонту та утриманню технічних засобів (рухомий склад і постійні прилади).

Якість поїзної роботи характеризується показниками використання вагонів і локомотивів, які умовно можна підрозділити на чотири групи (рисунок 1.7):

- показники якості використання вантажопід'ємності вагонів і потужності локомотивів;
- показники якості використання вагонів і локомотивів у часовому вимірі;
- показники непродуктивної роботи вагонів і локомотивів;
- узагальнюючі показники якості використання вагонів і локомотивів.

Якість станційної роботи стосовно вантажних перевезень повинна оцінюватись сукупністю показників якості технічної і вантажної роботи станцій. В свою чергу технічна робота станцій характеризується якістю маневрової роботи і якістю роботи по прийому, відправленню і переробці поїздів. Якість вантажної роботи станцій визначається рівнем організації навантаження, вивантаження, сортування, прийому та видачі вантажів.

Більшість показників якості є крізними, для всіх рівнів управління. Але економічна їх значимість неоднакова і на кожному рівні розкриваються по-різному.

Час доставки вантажів і швидкості їхнього просування є найважливішими народногосподарськими показниками якості транспортної продукції. Прискорення доставки зменшує, а затримка збільшує масу вантажів (у тоннажному або у грошовому вираженні), що одноразово знаходиться в процесі обігу на транспорті. Це означає відповідно прискорений чи уповільнений перехід вантажів із транспортної сфери в сферу виробничого чи особистого споживання.

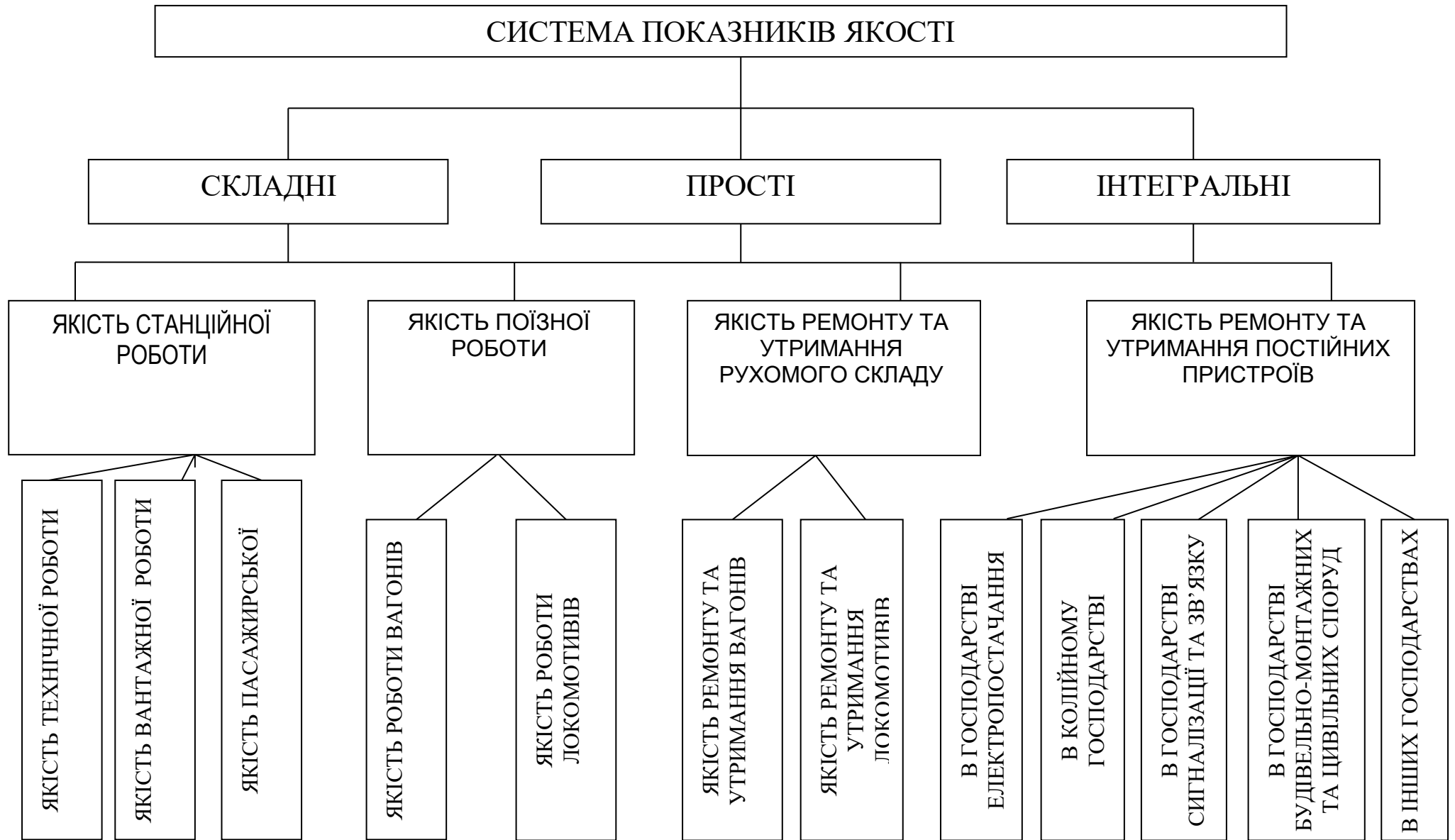


Рисунок 1.6 – Структурна схема формування системи показників якості експлуатаційної роботи (розроблено автором)



Рисунок 1.7 – Система якісних показників роботи рухомого складу у вантажному русі (розроблено автором)

Методика вивчення вартості маси вантажів достатньо розроблена в наукових працях Абрамова А.П., Белова І.В., Трихункова М.Ф., Хачатурова Т.С. та інших вчених [1, 10, 175, 186].

Нижче в узагальненому вигляді показані основні розрахункові формули по її визначенню для різних рівнів управління перевізним процесом: на мережі, на залізницях, у межах дирекцій залізничних перевезень і на станціях, а також на окремо взятих залізничних лініях і дільницях.

Потреба у вартісному вимірі часу доставки вантажів виникла головним чином з метою економічного порівняння планових заходів, що розрізняються тривалістю доставки вантажів. Академіком Хачатуровим Т.С. [186, с.89] для визначення вартості вантажної маси на шляху прямування при розрахунках мережевого масштабу була запропонована наступна формула:

$$M = \frac{C_v \cdot \sum P_{річ}}{365} \cdot t_g, \quad (1.1)$$

де M – обсяг вантажної маси у вартісному вираженні, що одноразово знаходиться в процесі перевезення, руб.;

$\sum P_{річ}$ – річний обсяг перевезень вантажів, у тоннах;

C_v – середня ціна 1 тонни перевезеного вантажу, у грн.;

t_g – середній час (тривалість) доставки вантажів, у добах.

Подальше удосконалення та практичне застосування вартості оцінки часу доставки вантажів застосовано вченими МПТу та ВНДІЗТу [1, 10, 11].

В даний час в економічних розрахунках використовуються різні варіанти спочатку запропонованої формули, а саме:

$$M = \frac{C_v \cdot \sum P_{річ} \cdot \ell_v}{365 \cdot V_\delta}, \quad (1.2)$$

$$M = \frac{C_v \cdot \sum P_{річ} \cdot l_{річ}}{365 V_\delta}, \quad (1.3)$$

де ℓ_v – середня дальність перевезень вантажів чи вантажний рейс вагону (на мережі, залізниці, дирекції), км;

V_{∂} – середня швидкість доставки вантажу на мережі, чи у межах залізниць, дирекції, км у добу; величина приблизно дорівнює середньодобовому пробігу навантаженого вагона.

$\sum P \ell_{річ}$ – річний вантажообіг мережі, залізниці чи дирекції;

$\frac{\ell_g}{V_{\partial}}$ – величина, приблизно дорівнює обігу вантажного вагона, у добовому вимірі;

для окремих залізничних ліній або ділянок:

$$M = \frac{Ц_g \cdot \Gamma_{річ} \cdot \ell_{зал}}{36524 V_{пр}}, \quad (1.4)$$

$$M = \frac{Ц \cdot \sum P \ell_{зал}}{36524 V_{пр}}, \quad (1.5)$$

де $\Gamma_{річ}$ – густина вантажообігу на залізничній лінії або ділянці, ткм на км за рік;

$\ell_{зал}$ – довжина залізничного напрямку або ділянки, км;

$\sum P \ell_{зал}$ – вантажообіг на залізничному напрямку або ділянці, ткм за рік;

$V_{пр}$ – ділянична чи маршрутна швидкість просування вагонів з вантажами на ділянці або залізничному напрямку, км/год.

Трихунковим М.Ф. пропонувалось також розраховувати вартість маси вантажів, що одноразово знаходяться на станціях навантаження і вивантаження під час виконання вантажних операцій з вагонами і на транспортних складах [175, с.110]. При цьому рекомендувалось використовувати наступні формули:

$$M = \frac{Ц_g \cdot \sum P_g \cdot t_g}{36524}, \quad (1.6)$$

$$M = \frac{Ц_g \cdot \sum P_g \cdot t_3 \delta}{36524}, \quad (1.7)$$

де $\sum P_v$ – річний обсяг відправлення і прибуття (в сумі) вантажів на станціях, у тоннах;

t_B – середній час перебування вантажів на станції в розрахунку на одну вантажну операцію, у годинах;

$t_{зб}$ – середній час збереження вантажів на складах станції, у годинах.

Вартість вантажної маси, що одноразово знаходиться у вагонах на станції, може бути визначено також по формулі:

$$M = C_B \times N_{зал} \times P_{ст}, \quad (1.8)$$

де $N_{зал}$ – середньодобова величина залишків нерозвантажених вагонів за даний період часу;

$P_{ст}$ – середнє статичне навантаження вагона, у тоннах.

Збереженість вантажів, як і час їхньої доставки, є найважливішим народногосподарським показником якості перевезень. Рівень збереженості перевезених вантажів може бути виражений абсолютними і відносними показниками: загальними втратами (у ваговому і грошовому вираженні) чи збитками і питомими їх величинами стосовно обсягу перевезень або вантажообігу, а також абсолютною або відносною кількістю випадків несхоронних перевезень (комерційного браку).

Загальні втрати (E_n^B) у вартісному вимірі від повної втрати вантажів у процесі їхнього перевезення можна розрахувати по формулі [176, с. 111; 176]:

$$E_n^B = \frac{\sum_{i=1}^n C_B^i \cdot P_i \cdot \alpha_i}{100}, \quad (1.9)$$

де C_B^i – середня ціна однієї тонни втраченого вантажу, у грн.

P_i – обсяг перевезень даного роду вантажу в межах розглянутого періода, у тоннах;

α_i – нормативна (по нормах зменшення) чи фактична величина витрат даного роду вантажу, у % до первісного обсягу перевезення;

$i = 1, 2, 3, \dots, n$ – число найменувань (або груп) вантажів, під час перевезення яких допускаються втрати.

Якщо в процесі перевезення вантажі не втрачаються безповоротно, а відбувається лише часткове їхнє ушкодження або псування (зниження стандарту, сортності тощо), то втрати у вартісному вимірі можна визначити по формулі:

$$E_n^e = \frac{\sum_{i=1}^n (\Pi_{\text{в}}^i - \Pi_{\text{в.з.ал}}^i) \cdot P_i \cdot a_i}{100}, \quad (1.10)$$

де $\Pi_{\text{в.з.ал}}^i$ – залишкова ціна однієї тонни ушкодженого чи зіпсованого i -ого вантажу;

a_i – відносна величина ушкодженого чи зіпсованого i -ого вантажу, у %.

Загальна сума збитків від утрати, псування й ушкодження вантажів може бути визначена за даними звітності КНО-1 для всіх пред'явлених залізничному транспорту претензій або вантажовласників тільки для частини їхній, прийнятої на відповідальність залізниць

$$Y_B = \sum_{i=1}^n Y_i^e, \quad (1.11)$$

де Y_i^e – збитки (за рахунок зменшення прибутку), допущені при несхоронному перевезенні даного i -ого роду вантажу, у грн.

Підвищення збереженості вантажів виражається звичайно зниженням утрат їх (від утрати, псування й ушкодження) у порівнянні з установленими нормами, а також зниженням збитків від утрати штрафів вантажовласникам за несхоронні перевезення. Норми природних утрат, затверджені в правилах перевезень вантажів, відображають не всі втрати, а лише ту їхню частину, що залежить від умов перевезень, і за яку транспорт не несе матеріальної відповідальності [175, с. 112].

Середній коефіцієнт (відсоток), що характеризує рівень схоронності перевезених вантажів по загальним фактичним чи тільки по наднормативних утратах можна розрахувати по формулах:

$$K_{\text{сп}} = 100 - \frac{\sum_{i=1}^m P_i \cdot a_i^{\phi}}{\sum_{i=1}^m P_i}, \quad (1.12)$$

$$K_{\text{сп}} = \left[100 - \frac{\sum_{i=1}^m P_i \cdot (a_i^{\phi} - a_i^{\text{н}})}{\sum_{i=1}^m P_i} \right], \quad (1.13)$$

де $(a_i^{\phi} - a_i^{\text{н}})$ характеризує відсоток наднормативних фактичних утрат, тобто загальних утрат за винятком утрат по нормах природного збитку вантажів.

Питома величина втрат або збитків, у копійках на 1 тону або 10 ткм перевезеного вантажу відповідно будуть рівні:

$$Z_n^{\phi} = \frac{\sum_n \mathcal{E}_n \cdot 100}{\sum P p i^i}, \quad (1.14)$$

$$Z_n^{\phi} = \frac{\sum_n \mathcal{E}_n \cdot 1000}{\sum P \rho p i^i}, \quad (1.15)$$

$$Z_{\text{зб}}^{\phi} = \frac{\sum_a Y_a \cdot 100}{\sum P p i^i}, \quad (1.16)$$

$$Z_{\text{зб}}^{\phi} = \frac{\sum_a Y_a \cdot 1000}{\sum P \rho}. \quad (1.17)$$

Питомі показники втрат і збитків є більш порівнянними і дозволяють аналізувати рівень збереженості під час перевезення вантажів різними способами і видами транспорту для різних рівнів управління (на мережі, залізницях, дирекціях, станціях).

Розрахунок показників збереженості перевезених вантажів по формулах, що рекомендуються, необхідно робити як у межах транспорту і його підрозділів, так і в масштабі національної економіки при переміщенні вантажів від місць видобутку до місць споживання, включаючи збереження їх на складах транспорту і вантажовласників [9].

При розрахунку показників, що характеризують рівень збереженості вантажів на даному виді транспорту, утрати рекомендується також розподіляти по операціях перевізного процесу: навантаження та інші операції в початкових пунктах; пересування, включаючи переробку вагонів з вантажами на побіжних технічних станціях; вивантаження та інші операції в кінцевих пунктах.

При визначенні транспортних (у цілому чи по операціях перевізного процесу) і загальнонаціональних показників збереженості вантажів потрібно аналізувати всю сукупність факторів, що роблять вплив на розміри втрат і залежних від транспорту, вантажовласників та інших нетранспортних посередницьких організацій.

Ступінь рівномірності перевезень може бути обмірений відповідними коефіцієнтами, що віддзеркалюють коливання розмірів цих перевезень у часі і по залізничних напрямках або дільницях [175, с. 113].

Нерівномірність перевезень у часі, як правило, ускладнює роботу промислових підприємств, а також негативно позначається на економічних показниках роботи самого транспорту, тому що викликає необхідність у наявності додаткових технічних засобах, контингент працівників, а також створювати завищені розміри пропускної і перероблювальної спроможності на перегонах і станціях. Ці резерви нормально використовуються лише в періоди максимальних обсягів роботи [175, с. 114].

Звичайно розрізняють внутрішньорічну (місячну), внутрішньомісячну (декадну), внутрішньодекадну (добову) і внутрішньодобову нерівномірності перевезень. В економічних розрахунках різного цільового призначення, наприклад, при визначенні потреби в рухомому складі, засобах механізації, складських площах і інших технічних засобах, найчастіше використовуються місячні коефіцієнти нерівномірності перевезень. Вони характеризуються відношенням максимального місячного обсягу перевезень $(\sum P)_{\text{міс}}^{\text{max}}$ до середньомісячного обсягу перевезень протягом року $(\sum P)_{\text{міс}}^{\text{р}}$, тобто

$$K_{неі}^{мі} = \frac{\sum P_{міс}^{max}}{\sum P_{міс}^{cp}} \geq 1, \quad (1.18)$$

$$\text{Так як } \sum P_{мес}^{cp} = \frac{\sum P_{рік}}{12}, \text{ то } K_{неі}^{мі} = \frac{12 \cdot \sum P_{міс}^{max}}{\sum P_{рік}}. \quad (1.19)$$

На залізницях існують пропозиції про необхідність використання в окремих випадках в економічних розрахунках коефіцієнтів внутрішньомісячної або внутрішньотижневої нерівномірності. На нашу думку, ці рекомендації недостатньо економічно обґрунтовані. У всякому разі в даний час при розрахунку потреби в рухомому складі і з урахуванням створення оперативного резерву з економічної точки зору його розумніше застосовувати місячні коефіцієнти нерівномірності. У протилежному випадку неминучі непридатні капіталовкладення в рухомий склад. Інші рішення можуть бути застосовані при розрахунку потреби в постійних пристроях, наприклад, складах, у засобах механізації вантажно-розвантажувальних робіт, і особливо під час перевезення швидкопсувних вантажів. У цьому випадку нестача в «пікові» періоди рухомого складу, складських площ і ємностей, підйомно-транспортних машин і механізмів може привести до величезних економічних втрат у результаті псування вантажів [12].

На окремих залізничних лініях і дільницях якість вантажних перевезень та їхня ефективність значною мірою залежать від рівня їхньої нерівномірності по напрямках (туди і назад). На мережі залізниць дуже рідко зустрічаються так названі рівнозавантажені по напрямках лінії чи дільниці. На переважній більшості їхніх кількостей вантажів, перевезених за розглянутий період (рік, квартал, місяць) в один бік більше (чи менше), чим в іншу сторону. Напрямок з великим обсягом перевезень звичайно називається навантаженим (чи вантажним), а з меншим – порожнім. Нерівномірність перевезень по напрямках лінії чи дільниці характеризується коефіцієнтом, що показує відношення обсягу перевезень у порожньому ($\sum P_{рік}^{ноі}$) до обсягу перевезень у вантажному ($\sum P_{рік}^в$) напрямках, тобто

$$K_{\text{нм}} = \frac{\sum P_{\text{рік}}^{\text{нор}}}{\sum P_{\text{рік}}^{\text{в}}} \leq 1, \quad (1.20)$$

Чим менше нерівномірність перевезень по напрямках, тим більше величина коефіцієнта $K_{\text{нм}}$. При його збільшенні погіршуються експлуатаційно-економічні показники роботи залізниць, зростає кількість порожніх пробігів вагонів, одиночних пробігів локомотивів, підвищується собівартість перевезень.

Проблема створення умов для забезпечення абсолютної рівномірності вантажних перевезень практично нерозв'язна, мова може йти лише про пом'якшення нерівномірності. У багатьох випадках ідеальна рівномірність економічно недоцільна взагалі. При малих обсягах вантажопотоку, наприклад, ідеально рівномірне виконання вантажних перевезень може привести до незначних витрат матеріальних, трудових і грошових ресурсів. У даному випадку найбільш ефективні ритмічні перевезення, виконувані згущено через суворо регламентовані проміжки часу за календарним планом. Лише при досить великих обсягах вантажопотоку створюються реальні можливості для відносно рівномірного виконання вантажних перевезень з найбільшою економічною ефективністю.

Поняття економічної ефективності в науковій літературі трактується по-різному. Але її основний зміст економісти трактують таким чином, що це є відношення величини результату до витрат, які його викликали.

Так, в економічній енциклопедії Мочерний С.В. [56, с. 508] приводить визначення як :

Ефективність – здатність приносити ефект, результативність процесу, проекту тощо, які визначаються як відношення ефекту , результату до витрат, що забезпечили цей результат.

Ефективність економічна – досягнення найбільших результатів за найменших витрат живої та уречевленої праці.

Ефективність економічна – контрольна форма вияву закону економії часу.

У навчальному посібнику "Економика залізничного транспорту" проф. Трихунков М.Ф. [61, с. 101] надає визначення "Економическая ефективность – это определяемая относительным эффектом, то есть отношением полезного результата (эффекта), выраженном в стоимостном эквиваленте, к затратам (расходам), обусловившим его получение. Исходным положением методики оценки эффективней является общее свойство для всех производственно-экономических систем. Оно заключается в том, что при большом многообразии целей, техники, технологии и организации систем в каждой из них происходит преобразование ресурсов и затрат на готовую продукцию». Таким чином, ефективність виступає як міра раціонального використання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів.

В інструктивних вказівках по визначенню економічної ефективності впровадження систем управління якістю роботи підприємств залізничного транспорту [77, с. 11] розрізняють поняття загальної (в масштабах національної економіки) та відносної (галузевої). Показники загальної ефективності враховують соціально – економічні наслідки реалізації заходів в цілому, в тому числі як на безпосередні результати і витрати, так і у зовнішніх і у суміжних секторах економіки; економічні, соціальні та інші зовнішньоекономічні аспекти.

Показником відносної ефективності враховують фінансові наслідки реалізації заходів для галузі або окремо суб'єкта господарської діяльності.

Показник економічної ефективності Перепелюк А.В. та Ейтутіс Г.Д. у [124, с. 20] пропонують визначити як відношення прибутку до витрат, мотивуючи тим, що в умовах ринку, коли діє жорстка конкуренція небезпечно економити на якісній роботі.

Виходячи з цих міркувань, показник ефективності розраховується на формулі :

$$E = \frac{П \pm \Delta П}{B \pm \Delta B}, \quad (1.21)$$

де Π – прибуток;

B – витрати на здійснення перевезень;

$\pm \Delta \Pi$ – приріст або скорочення прибутку в залежності від збільшення витрат на здійснення перевезень;

$\pm B$ – приріст або зменшення витрат, які спричинили відповідну зміну прибутку.

Із формули можна зробити висновок, що в умовах ринку і конкуренції необхідно збільшувати витрати (B), коли це необхідно споживачу у вигляді зростання якості перевезень, робіт послуг (додатково сплачується, споживачем), тобто приріст прибутку у залізниці ($\Delta \Pi$) перевищує приріст витрат ($\pm \Delta B$).

Вірно і друге, при тому, що необхідно скорочувати витрати ресурсів ($-\Delta B$), у випадку, коли це не спричиняє погіршення якості перевезень, робіт і послуг, коли можливі витрати прибутку ($-\Delta \Pi$) за рахунок повного відшкодування клієнтурі (виplat штрафів, пені) будуть значно менше економії витрат, а показник ефективності (E) збільшується.

При вирішенні проблеми скорочення транспортних витрат у масштабах національної економіки мова може піти про скорочення непродуктивних витрат, які пов'язані з ліквідуванням різних видів нераціональних перевезень (зустрічних, надлишкових, короткопробіжних тощо) без погіршення якості транспортного обслуговування підприємств, без зниження рівня задоволення потреб їх в перевезеннях на загальному обсягу та окремим родам вантажів [175, с. 55].

Саме класифікація видів нераціональних перевезень, яка склалася багато десятиріч тому, потребує удосконалення. Головний її недолік полягає в тому, що в основу оцінок нераціональності перевезень покладено обсяговий "валовий" показник тонно-кілометрової роботи, якому надається пріоритет над якісними показниками, що суперечить основній стратегічній задачі залізничного транспорту щодо повного задоволення потреб національної економіки і населення в перевезеннях.

Другий аспект підвищення якості вантажних перевезень полягає в тому, щоб визначити додаткові витрати для економічно доцільного забезпечення потрібного рівня якості. Подорожчання при цьому одиниці продукції повинно повністю компенсуватися отриманим економічним ефектом від підвищення її якості. В масштабах національної економіки питомі витрати на одиницю продукції з існуючим рівнем якості (до підвищення) повинні скорочуватись підвищення ціни одиниці продукції нової якості необхідно в даному випадку тому, що залізничний транспорт отримував необхідну компенсацію за здійснені додаткові витрати .

Тобто шляхом підвищення ціни на власну продукцію по суті відбувається перерозподіл економічного ефекту між виробниками продукції та її споживачами. Однак у всіх випадках більш якісна транспортна продукція повинна забезпечувати відносне задоволення на одиницю споживацької вартості [175, с. 57].

Всі задачі по вибору та реалізації заходів щодо підвищення якості вантажних перевезень можна згрупувати у межах двох типів. В задачах першого типу при заданих витратах знаходиться такий варіант заходів, при якому забезпечується максимальний результат (ефект) від підвищення якості перевезень. В задачах другого типу при заданих результатах знаходиться варіант заходів, забезпечуються мінімальні витрати. При вирішенні обох типів задач досягається максимальна ефективність заходів. Принцип комплексної економічної оцінки означає, що при порівнянні і виборі найбільш ефективних заходів ефект і витрати визначаються не тільки для магістрального залізничного транспорту, але і по інших видах транспорту. В розрахунки необхідно включити ефект і витрати всіх транспортних організацій та вантажовласників, а також ефект і витрати при навантаженні, перевантаженні і збереженні вантажів, при їх переміщенні від відправника до отримувача. Тільки в цьому випадку буде забезпечена повне економічне співставлення ефекту та втрат по всіх сферах, елементах і операціях перевізного процесу при підвищенні якості перевезених вантажів [175, с. 58].

Необхідно забезпечувати впровадження комплексного підходу і при виборі найбільш ефективних заходів у середині залізничного транспорту. Це означає, що при економічній оцінці необхідно включати в розрахунок ефект і витрати не тільки по даному об'єкту або господарству, а і по всім взаємопов'язаним господарствам [16].

Принцип комплексності повинен обов'язково виконуватись при економічній оцінці і вибору технічних засобів (вагонів, машин, механізмів, обчислювальної техніки тощо). Врахування фактору ефекту та витрат в динаміці часу повинно охоплювати процеси проектування, виробництва, експлуатації і ремонту технічних засобів аж до їх фізичного спрацювання.

Слід зазначити, що показники відносної (галузевої) ефективності відрізняються від загальної (загальнонаціональної економіки) тим, що вони характеризують міру економічності використання додаткових галузевих витрат, а не всіх витрат при порівнянні заходів одного з іншим.

Визначення відносної економічної ефективності заходів, які забезпечують різні рівні якості перевезень, здійснюються порівнянням показників потрібних капітальних вкладень, експлуатаційних витрат і вартості маси вантажів, котрі одночасно знаходяться в процесі перевезень та пов'язані безпосередньо зі швидкістю (часом) доставки вантажів. Можна застосовувати два способи порівняння варіантів і вибору найкращого з них: по терміну окупності та мінімуму річних проведених витрат [175, с. 181].

Вибір по терміну окупності застосовується в випадку, коли порівнюються два варіанти, які мають різні річні експлуатаційні витрати "Е", різні капітальні вкладення "К" і вартість маси вантажів у русі "М", котра додається з капіталовкладеннями по відповідних варіантах. Варіант з більшими капіталовкладеннями $K_2 > K_1$ вимагає, як правило, менше експлуатаційних витрат $E_2 < E_1$ і забезпечує більш великі швидкості до 100 км вантажів та менші значення вартості маси вантажів у русі $M_2 < M_1$. Якщо обрати другий варіант, то будуть потрібні додаткові капіталовкладення у

розмірі $K_2 - K_1$, але не буде забезпечено економію експлуатаційних витрат у розмірі $E_1 - E_2$ і скорочення вартості маси вантажів у русі $M_1 - M_2$.

Розрахунковий термін окупності додаткових капіталовкладень з урахуванням M визначається по формулі :

$$T_p^M = \frac{(K_2 + M_2) - (K_1 + M_1)}{E_1 - E_2}, \quad (1.22)$$

$$T_p = \frac{K_2 - K_1}{E_1 - E_2}, \quad (1.23)$$

Відповідно, $T_p^M < T_p$, тому що різниця $M_2 - M_1 = \Delta M$ буде негативно.

Тобто $T_p^M = \frac{\Delta K - \Delta M}{\Delta E}$, в той же час $T_p = \frac{\Delta K}{\Delta E}$.

Таким чином, підвищення якості перевезень за рахунок прискорення доставки вантажів знижує розрахунковий термін окупності додаткових капіталовкладень. Це означає, що врахування додаткового ефекту від підвищення рівня якості перевізного процесу при прискоренні доставки вантажів, економічно виправдовує більш капіталоємні заходи.

Два варіанти заходів можуть розрізнятися не тільки за експлуатаційними витратами, капіталовкладеннями і вартістю маси вантажів у шляху, але і рівнем збереження і вантажів, тобто є різні значення поточних витрат їх у процесі перевезень.

Наприклад, чим швидше доставляється швидкопсувні вантажі, тим менше їх втрати від псування.

При порівнянні варіантів втрати вантажів у вартісному виразі правомірно підсумовувати з експлуатаційними витратами. При цьому формула буде мати вигляд:

$$T_p^M = \frac{(K_2 + M_2) - (K_1 + M_1)}{(E_1 + E_{п1}) - (E_2 + E_{п2})}. \quad (1.24)$$

Різний вигляд збереження вантажів може бути і при однаковому часі їх доставки. В цьому випадку величина M не вплине на розрахунковий термін окупності і його можна визначити по формулі:

$$T_P^{\Pi} = \frac{K_2 - K_1}{(E_1 + E_{II1}) - (E_2 + E_{II2})}. \quad (1.25)$$

Варіант з більшими капіталовкладеннями потребує, як правило, не тільки менших експлуатаційних витрат, але і забезпечує більшу збереженість вантажів (менше втрат) $E_{II2} < E_{II1}$.

Очевидно, як і T_P^M , $T_P^{\Pi} < T_P$, поскільки різниця $E_{II1} - E_{II2} = \Delta E_n$ буде позитивна, тобто

$$T_P^{\Pi} = \frac{\Delta K}{\Delta E + \Delta E_{II}}. \quad (1.26)$$

Таким чином, збільшення вартості перевезень за рахунок підвищення збереження вантажів також знижує розрахунковий термін окупності додаткових капіталовкладень, економічно виправдовує більш капіталоемні заходи [175, с. 183].

На залізничному транспорті у переважній більшості випадків підвищення швидкостей (скорочення часу) переміщення вантажних потоків розуміється за умов забезпечення повної безпеки руху, зменшення втрати вантажів. Тобто обидва фактори покращення рівня якості перевізного процесу знижують розрахунковий термін окупності додаткових капіталовкладень і економічно виправдовує спрямування їх на це. Вказане наочно видно із формули:

$$T_P^{M\Pi} = \frac{\Delta K - \Delta M}{\Delta E - \Delta E_{II}}. \quad (1.27)$$

Розрахунки щодо визначення відносної ефективності і заходів, які підвищують рівень якості транспортної продукції за рахунок скорочення втрат вантажів та прискорення їх доставки, повинні бути доповнені розрахунками загальної ефективності цих заходів.

Загальна економічна ефективність заходів по визначенню якості транспортної продукції може характеризувати економічності використання капітальних вкладень та функціонуючих виробничих заходів [175, с. 186].

У національній економіці і в окремих галузях для продукції, яка зберігається при транспортуванні, критеріями загальної економічної ефективності є приріст національного доходу до капітальних вкладень, які викликали цей приріст.

Якщо при співставленні відносної і загальної економічної ефективності заходів останню неможливо визначити через приріст національного доходу, то її необхідно знайти, як відношення приросту прибутку до капіталовкладень, які викликали цей приріст.

Очевидно, найкращим буде такий варіант заходів, при якому досягається максимум загальної економічної ефективності або мінімум терміну окупності капіталовкладень, котрі сприяли цьому приросту. Мається на увазі, що розрахунковий коефіцієнт загальної економічної ефективності капіталовкладень повинен бути у всіх випадках більшим нормативного коефіцієнту їх ефективності, розрахунковий термін окупності відповідно менше названого в практичному випадку навіть найкращий по загальній економічній ефективності варіант заходів буде економічно недоцільним, тобто

$$E_{KO}^P = \frac{\Delta I}{K} / E_H \rightarrow \max, \quad (1.28)$$

$$T_{KO}^P = \frac{K}{\Delta \Pi} / T_H \rightarrow \min. \quad (1.29)$$

В умовах поточного функціонування залізничного транспорту необхідно встановити вплив комплексу заходів щодо підвищення якості транспортної продукції на загальну економічну ефективність.

Для вирішення цієї задачі можливо застосовувати два показники [175, с. 187].

– загально-економічну ефективність, як відношення річного обсягу національного доходу до вартості середньорічних основних і оборотних засобів;

– загально-економічну ефективність, як відношення річного обсягу прибутку до вартості середньорічних основних і оборотних засобів.

Перший показник визначається у межах національної економіки. Другий показник – у межах галузі та по суб'єктах господарської діяльності.

1.4 Аналіз наукових досліджень щодо законодавчо-нормативної бази для комерційної діяльності залізниць

На всіх етапах розвитку залізничного транспорту задача забезпечення щільного взаємозв'язку технології перевізного процесу, нормативно-правової бази і тарифних вимог була і залишається важливою і потребує постійного її вдосконалення. Ще в 1908 р. один із класиків транспортного права професор Московського університету Габриель Шершеневич в «Курсі торговельного права» присвятив главу залізничним вантажним перевезенням. Майже 100 років тому в цій праці можна знайти відповіді на питання про природний монопольний стан залізничного транспорту, особливості конкуренції на транспортному ринку, публічності договору перевезень тощо [107].

Зокрема, автор писав: «Перевізник виконує покладену на нього задачу власними засобами пересування. Необхідно тільки, щоб засоби пересування належали перевізнику, все одно, чи на правах власності або по договору з найму...».

В цій же праці відмічено: «Із залізницями на стільки тісно пов'язані фіскальні, стратегічні, політичні та духовні інтереси країни, що держава вимушена звертати пристальну увагу на залізничну справу.

Вона перетворює фактичну монополію в юридичну і разом з тим значно ослаблює приватноправовий характер залізничних операцій».

Діючі на даний час на залізничному транспорті України законодавчі і нормативні документи визначають економічні, правові й організаційні основи діяльності залізничного комплексу, його місце і роль в економіці і соціальній сфері України, регламентують його відносини з органами державної влади, іншими видами транспорту, власниками об'єктів

залізничного транспорту, а також з пасажирями, відправниками й одержувачами вантажів, вантажобагажу і багажу [102].

Слід зазначити, що правове регулювання перевезення вантажів здійснюється за допомогою досить великої кількості нормативних актів, зокрема це [14, с. 118]:

- Конституція України – в ній встановлені основні правові засади підприємництва, державного регулювання підприємницької діяльності, компетенції органів державної влади щодо регулювання підприємницької діяльності тощо;

- Цивільний кодекс України, що визначає загальні засади товарного обігу, в тому числі перевезення вантажів залізничним транспортом;

- Господарський кодекс України, який регулює господарські відносини, що виникають у процесі організації та здійснення господарської діяльності, в тому числі у сфері перевезення вантажів залізничним транспортом;

- Господарсько-процесуальний кодекс України;

- Кодекс про адміністративні порушення;

- Закони України, які визначають загальні правила транспортного комплексу: «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про функціонування єдиної транспортної системи в особовий період» тощо;

- підзаконні нормативні акти: постанови Кабінету Міністрів України, укази Президента України, законодавчі акти міністерств та відомств, зокрема: Указ Президента України «Про Положення про Міністерство інфраструктури України», постанови КМ України «Про затвердження Статуту залізниць України», «Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України», «Про порядок обслуговування громадян залізничним транспортом» тощо;

- нормативні акти Міністерства інфраструктури України, нормативні акти Укрзалізниці: накази «Про затвердження Правил користування

вагонами і контейнерами», «Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України», «Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України і коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів цього збірника», «Про затвердження Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та коштів залізничним транспортом України» тощо;

– локальні нормативні акти управлінь залізниць з питань перевезень вантажів;

– роз'яснення Президії та Пленуму Вищого господарського суду України та Верховного Суду України, зокрема: роз'яснення Вищого господарського суду України «Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезенням вантажів залізницею», інформаційний лист Вищого господарського суду України «Про застосування деяких норм Статуту залізниць та Правил перевезення вантажів» тощо.

Згідно зі ст. 8 Закону України «Про залізничний транспорт» перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізничним транспортом загального користування організовується на договірних засадах. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється перспективне та поточне планування перевезень. Частина 2 цієї ж статті зазначає, що умови та порядок організації перевезень, у тому числі в прямому змішаному сполученні, за участю залізниць та інших видів транспорту, нормативи якості вантажних перевезень (термін доставки, безпека перевезень, схоронність вантажів) та обслуговування пасажирів, відправників і одержувачів вантажів визначаються Статутом залізниць України, Правилами перевезень вантажів та Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України. У свою чергу Статут залізниць України (далі – Статут) у ст. 17 визначає, що для забезпечення виконання договірних зобов'язань з перевезення вантажів залізничним транспортом здійснюється місячне планування перевезень вантажів. Порядок розроблення, термін подання

заявок, затвердження планів та облік виконання перевезень вантажів встановлюється Правилами. Стаття 18 зазначає, що місячне планування перевезення вантажів здійснюється залізницями відправлення на основі поточних або довгострокових договорів про організацію перевезення вантажів та замовлень відправників [14, с. 122].

Відповідно до «Правил планування перевезення вантажів» перевезення вантажів залізницями здійснюється на підставі договорів про організацію перевезень за місячними планами, за пред'явленням, за окремими замовленнями відправників (вантажовласників або за їх дорученнями – експедиторських організацій).

Замовлення (заявка) є важливим засобом організації перевезення вантажів, в ній конкретизується завдання і визначаються показники, які забезпечують перевезення.

Але є альтернативні думки, наприклад у праці [187] автор Ходунов М.Е. стверджує, що подача заявки (замовлення) – це самостійна одностороння вимога вантажовідправника, яка за своєю юридичною природою є односторонньою угодою.

Проте, на наш погляд, не можна визнати заявку односторонньою угодою, адже вона щодо вантажних перевезень є лише оперативним документом, за допомогою якого здійснюється організація перевезень вантажів і в подальшому укладання договору на перевезення вантажів.

«Правилами планування перевезень вантажів» передбачається, що на підставі укладених договорів та замовлень вантажовідправників залізницями розробляються та подаються до Укрзалізниці для затвердження проекти місячних планів перевезення в цілому для залізниці. Укрзалізниця після розгляду, коригування і затвердження місячних планів доводить їх до відома залізниць для виконання.

Залізниця і вантажовідправники згідно зі Статутом залізниць України несуть відповідальність за невиконання плану перевезень вантажів. Так, згідно зі ст. 106 за незабезпечення залізницею подачі вагонів і контейнерів

для виконання плану перевезень та за невикористання вантажовідправником поданих вагонів і контейнерів чи відмову від вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень сплачується штраф.

Залізниця і відправник несуть таку саму відповідальність за недотримання зобов'язань надпланових і позапланових перевезень вантажів за заявками відправника, прийнятими залізницями, а також за надолуження невиконання плану попереднього місяця.

Частина 1 ст. 921 ЦК України встановлює, що «перевізник за ненадання транспортного засобу для перевезення вантажу, а відправник за ненадання вантажу або невикористання наданого транспортного засобу з інших причин несуть відповідальність, встановлену договором, якщо інше не встановлено транспортними кодексами (статутами)». При цьому треба мати на увазі, що ця стаття розрахована на перевезення вантажів будь-яким видом транспорту. Що ж до залізничних перевезень, то відповідальність перевізника за ненадання транспортного засобу та відправника за невикористання наданого транспортного засобу встановлюється лише Статутом залізниць України.

За невиконання плану перевезень по залізницях призначення вантажовідправник сплачує штраф за вагон (контейнер) у розмірі однієї добової доставки за користування вагоном (контейнером).

Стаття 107 Статуту встановлює також вичерпний перелік випадків, коли майнова відповідальність вантажовідправника за невиконання плану перевезень вантажів не настає.

Перевезення вантажів являє собою організаційно і технічно складний процес, що складається з ряду послідовних, пов'язаних між собою технологічних операцій, метою якого є переміщення товарів. У процесі здійснення своєї діяльності залізниця вступають у взаємозв'язки як зі своїми клієнтами, так і з іншими транспортними підприємствами. І в тому, і в іншому випадку ці відносини оформлюються відповідними договорами.

Отже, транспортний процес являє собою комплекс із трьох елементів: навантаження, переміщення і вивантаження вантажу. Кожен із цих елементів складається з операцій і робіт, які виконуються в ході підготовки, організації і безпосереднього здійснення перевезень. Мета транспортного процесу – забезпечення перевезення вантажів, тобто саме переміщення, і є основним елементом цього процесу. Як зазначає М.Е. Ходунов, «транспортна послуга включає в себе не тільки власне доставку вантажу, але й дії іншого роду: щодо зберігання, видачі вантажу, навантаження та вивантаження, експедирування вантажу. Ці дії є супутнім елементом договору перевезення. Основну мету процесу перевезення становить доставка вантажу до пункту призначення, а всі інші дії, які здійснюються, призначені забезпечувати її досягнення» [187].

Відповідно до ч.2 ст. 22 Статуту виконання залізницею додаткових операцій, пов'язаних з перевезенням вантажів (завантаження, розвантаження, зважування, експедирування тощо), здійснюється на підставі окремих договорів. Отже, крім договору перевезення вантажу, який опосередковує виконання основної операції транспортного процесу, укладаються договори обслуговуючого характеру, зокрема договори на виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, про подачу та забирання вагонів, про експлуатацію залізничних під'їзних колій, договори про переробку вантажів тощо.

Правове регулювання цих договірних відносин у загальній формі закріплено в главі 64 ЦК України, згідно зі ст. 909 якого «за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити ввірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату». Однак специфіка діяльності транспортних організацій, залежно від виду транспорту, суттєво впливає на умови перевезення. Саме тому

особливості правової регламентації транспортних договорів на різних видах транспорту закріплені в транспортному законодавстві [14, с. 128].

Частиною 5 ст. 306 ГК України визначено, що загальні умови перевезення вантажів, а також особливі умови перевезення окремих видів вантажів (вибухових речовин, зброї, отруйних, легкозаймистих, радіоактивних та інших небезпечних речовин тощо) визначаються цим Кодексом і виданими відповідно до нього транспортними кодексами, транспортними статутами та іншими нормативно-правовими актами.

У Законі України «Про залізничний транспорт» не існує як формулювання договору перевезення, так і характеристики (опису) умов, які складають його зміст. Лише ст. 8 цього Закону передбачає, що перевезення вантажів залізничним транспортом загального користування організовується на договірних засадах. Порядок організації перевезень, у тому числі в прямому змішаному сполученні за участю залізниць та інших видів транспорту, нормативи якості вантажних перевезень (терміни доставки, безпека перевезень, схоронність вантажів) та обслуговування відправників і одержувачів вантажів визначаються «Статутом залізниць України» та «Правилами перевезень вантажів залізничним транспортом України» [14].

У Статуті (ст. 22) визначається, що «за договором залізничного перевезення вантажу залізниця зобов'язується доставити ввірений їй вантажовідправником вантаж у пункт призначення в зазначений термін і видати його одержувачу, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату». Аналогічна норма міститься і в ст. 307 ГК України, що визначає договір перевезення вантажу будь-яким видом транспорту. Наведене поняття дещо відрізняється від визначення договору перевезення вантажу Цивільним кодексом, де немає слів про те, що ввірений вантаж залізниця повинна доставити в зазначений термін. Однак це не означає, що Статут виходить з іншого поняття договору перевезення вантажів порівняно з Цивільним кодексом України, оскільки як той, так і інший передбачають обов'язок перевізника доставити вантаж у встановлений

строк, порушення якого тягне майнову відповідальність перевізника. Проте Статут також не містить вичерпного визначення договору перевезення вантажів залізничним транспортом.

Як і будь-який господарський договір (ст. 181 ГК України), договір перевезення вантажів укладається у письмовій формі. Договори перевезення вантажів залізницею оформляються відповідними документами встановленої форми, що зумовлено масовим характером перевезень, які мають юридичне значення для встановлення конкретного договору перевезення, для визначення взаємних прав та обов'язків сторін, які беруть участь у договорі. Як і на інших видах транспорту, при перевезенні вантажів залізницями складається декілька документів. Так, відповідно до п. 1.1. «Правил оформлення перевізних документів», «накладна є складовою частиною комплексу перевізних документів, до якого, крім неї, входять: дорожня відомість, корінець дорожньої відомості та квитанція про приймання вантажу». Це пояснюється технічними умовами при перевезенні, вимогами збереження вантажів, які перевозяться. Юридичне значення цих документів неоднакове.

Особливо велике значення при перевезенні надається залізничній накладній як основному перевізному документу. Так, накладна – це форма договору перевезення вантажів залізничним транспортом. Згідно зі ст. 6 Статуту «накладна – основний перевізний документ встановленої форми, оформлений відповідно до цього Статуту та Правил і наданий залізниці відправником разом з вантажем. Накладна є обов'язковою двосторонньою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь третьої сторони – одержувача. Накладна одночасно є договором на заставу вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення. Накладна супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення» [14, с. 130].

У зв'язку з цим договір перевезення вантажів вважається укладеним тільки за умови пред'явлення відправником залізничної накладної. І в

судовій практиці, і в юридичній літературі визнається, що, якщо немає накладної, то немає й договору перевезення вантажу. Накладна складається вантажовідправником на бланках встановленої форми, які затверджені наказом Міністерства інфраструктури України «Про затвердження бланків перевізних документів». Відповідно до «Правил оформлення перевізних документів» відправник вносить до накладної відомості про себе (найменування та поштову адресу), найменування та поштову адресу одержувача, відомості про вантаж (найменування, особливості якості, кількість місць, упаковка, вага), а також деякі інші відомості. Крім того, відправник має право робити особливі заявки та відмітки. Згідно зі Статутом вантажовідправник несе відповідальність за всі наслідки неправильності, неточності або неповноти відомостей, зазначених ним у накладній, а залізниця має право перевіряти правильність відомостей, що зазначаються у накладній.

Відповідні графи в накладній зобов'язаний заповнювати перевізник як на станції відправлення, так і відповідно на станції призначення: день навантаження, розмір плати за перевезення, зробити відмітки про прибуття, видачу вантажу тощо.

Накладна – це вантажосупровідний документ, який є підставою для розрахунків між постачальником і покупцем та доказом при можливих претензіях до перевізника, пов'язаних з нестачею, псуванням або простроченням доставки вантажу, а також у разі втрати [14, с. 131].

Отримавши накладну разом з вантажем відправника, станція відправлення повинна на підставі накладної скласти дорожню відомість. Бланк дорожньої відомості складається з двох аркушів і з чотирьох частин. На першому аркуші є талон, а на другому – квитанція про приймання вантажу до перевезення. Отже, дорожня відомість належить до транспортних документів, тобто документів, які застосовуються при перевезенні вантажів, оскільки: це внутрішній транспортний документ залізниці, на відміну від накладної він не видається одержувачу разом з вантажем, як накладна;

виконує роль розписки, саме розписка в дорожній відомості про отримання вантажу та накладної посвідчує виконання договору перевезення. Талон, який разом з дорожньою відомістю надходить на станцію призначення, відривається від дорожньої відомості і пересилається на станцію відправлення. Таким чином здійснюється матеріальний облік перевезень вантажів на станції відправлення, яка при отриманні талону встановлює доставку вантажу.

Крім того, в «Правилах оформлення перевізних документів», крім накладної і дорожньої відомості, згадується і квитанція про приймання вантажу. Вантажовідправникові видається квитанція, яка посвідчує приймання вантажу до перевезення, що набуває значення доказу в тому випадку, коли вантаж був втрачений разом із накладною. За своїм юридичним значенням квитанція є [14, с. 131]:

- 1) розпискою перевізника в прийнятті вантажу;
- 2) доказом прав і обов'язків за договором перевезення;
- 3) документом, який засвідчує право розпорядження вантажем на шляху слідування.

Отже, саме залізнична накладна є єдиною формою договору перевезення вантажів, а всі інші транспортні документи разом із накладною становлять комплект перевізних документів, як це і зазначено в ст. 23 Статуту залізниць України.

Статтею 18 Статуту передбачено, що залізниці та вантажовідправники можуть укласти довгострокові договори на організацію перевезень вантажів. На це вказує і ч. 3 ст. 307 ГК України, якою передбачено, що «вантажовідправник і перевізник у разі необхідності здійснення систематичних впродовж певного строку перевезень вантажу можуть укласти довгостроковий договір, за яким перевізник зобов'язується у встановлені строки приймати, а вантажовідправник – подавати до перевезення вантажі у погодженому сторонами обсязі». Аналогічна норма міститься і в ст. 914 ЦК України. Мета таких договорів полягає у врегулюванні взаємовідносин

сторін, які не отримали достатнього нормативного вирішення, а також у сприянні виконанню процесу перевезення в даний період. За допомогою укладання довгострокового договору про організацію перевезення вантажів забезпечується чітка координація діяльності всіх учасників транспортного процесу: вантажовідправника, перевізника, вантажоодержувача.

Проте чинним законодавством не визначений порядок укладання таких договорів, не визначені і умови, які повинні міститися в ньому. Лише в ч. 2 ст. 914 Цивільного кодексу України у загальному вигляді передбачено, що «у довгостроковому договорі перевезення вантажу встановлюються обсяг, строки та інші умови надання транспортних засобів і передання вантажу для перевезення, порядок розрахунків, а також інші умови перевезення». А пунктом 2.3 «Правил розрахунків за перевезення вантажів» встановлено, що безготівкові розрахунки за перевезення вантажу та вантажобагажу між залізницею і відправником (одержувачем, експедитором) здійснюються на підставі договору. Додатком 1 до цих правил затверджений «Договір про організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення та надані залізницею послуги», який по суті належним чином врегульовує лише питання здійснення розрахунків за цими договорами [14, с. 133].

Ці договори укладаються залізницями з підприємствами, які постійно користуються послугами цього виду транспорту щодо перевезення вантажів. Укладання довгострокових договорів є зручним, оскільки встановлення в них певних положень щодо специфічних умов перевезення вантажів дає можливість більш ефективно організувати відносини сторін щодо організації перевезень, надання інших транспортних послуг, здійснення розрахунків.

Пунктом 1.1 роз'яснення Вищого господарського суду України «Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею» передбачено, що наявність договору про організацію перевезень вантажів не звільняє вантажовідправника від обов'язку подання планів та заявок на перевезення вантажів у порядку і строки, передбачені

законодавством. Цей договір не замінює договір перевезення конкретного вантажу й не звільняє сторони від обов'язку укласти договір про експлуатацію залізничних під'їзних колій або про подачу та забирання вагонів у передбачених Статутом залізниць України випадках. Оскільки укладання договору про організацію перевезень не є обов'язковим, у разі відмови однієї з сторін укласти такий договір вимоги іншої сторони про його укладання у судовому порядку задоволенню не підлягають.

Тому, слід мати на увазі, що укладання таких договорів не є обов'язковим для сторін, а здійснюється лише за волевиявленням обох сторін. Довгостроковий договір про організацію перевезення вантажів укладається у письмовій формі, і сторони самостійно визначають строк його дії.

Зазначений аналіз законодавчої і нормативної бази регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом здійснено на підставі висловлювання о теоретичних обґрунтувань відомих науковців у сфері транспортного права [14], а також особистих висновків та міркувань.

Проте, транспортні процеси, які відбуваються в залізничній галузі, потребують подальшого вдосконалення державного їх регулювання, що є одним з важливих напрямків реформ транспортного права в економіці держави.

Для створення сприятливих та конкурентоздатних умов транспортування транзитних вантажів територією України спрямовано значні зусилля на адаптацію законодавчої бази до норм європейського співтовариства, основними критеріями яких є спрощення процедури перетину транзитними вантажами кордонів, зняття будь-якого фінансового навантаження на транзитні перевезення та максимальне задоволення потреб і вимог користувачів до якості транспортування та послуг.

За ініціативою Укрзалізниці у 2009 р. прийнята ціла низка актів Кабінету Міністрів України, а саме, постанову КМУ від 16.12.2009 р. № 1391 «Питання підвищення ефективності використання транзитного потенціалу

України» та розпорядження КМУ від 16.12.2009 р. №1556-р «Про надання залізницям статусу митного перевізника», зміни до розпорядження Кабінету Міністрів України № 570-р стосовно розширення пунктів пропуску на митному кордоні України для перевезення продовольчих вантажів, а також підготовлено проект Закону України «Про наркотичні засоби, психотропічні речовини і прекурсори» стосовно внесення змін до ст. 26 Закону з метою уникнення дублювання ліцензування одного і того ж виду діяльності (проект Закону доопрацьовується з урахуванням пропозицій причетних міністерств та відомств).

Реалізація вимог вказаних актів дозволить усунути штучно створені перепони на шляху збільшення обсягів транзитних перевезень, мінімізувати затримки вантажів при перетині кордонів, оптимізувати взаємодію між залізницями та контролюючими органами дозвільної системи при транзитних перевезеннях, що є привабливим для вантажовласників, та підвищить транзитний потенціал держави.

Висновки до розділу 1

У розділі з огляду на необхідність проведення аналізу та удосконалення теоретичних основ якості продукції і оцінки її ефективності з урахуванням специфіки діяльності залізничного транспорту отримано ряд висновків, які мають теоретичне значення для галузі.

1. Розглянуто теоретичні аспекти та проведено аналіз наукових досліджень про якість. Автором розроблено принципову схему механізму управління якістю вантажних перевезень, критерієм якого є інтегральна якість перевезень на основі єдності та співвідношення споживчої вартості перевезення з метою поліпшення якості транспортного обслуговування споживачів. Встановлено, що якість є однією з найскладніших філософських, геополітичних, економічних, соціальних і виробничо-технічних категорій.

Узагальнено визначення якості зарубіжними класиками. Надано визначення складових механізму управління якості вантажних перевезень та їх вплив на задоволення потреб населення і національної економіки у перевезеннях.

2. Визначено, що всю систему показників якості транспортного обслуговування з метою надання їй упорядоченого характеру розділити на три групи:

- якість транспортного обслуговування національної економіки вантажовласників;
- якість перевезень (продукція залізничного транспорту);
- якість роботи залізничного транспорту та його підрозділів.

Узагальнюючим інтегральним показником якості транспортного обслуговування першої групи може бути ступінь задоволення потреб у перевезеннях вантажів по обсягу перевезень і номенклатурі, збереженість і своєчасність їх доставки від складу виробників до складу отримувачів при умові високої економічності перевізного процесу.

Друга група показників використовується для оцінки вантажних перевезень з урахуванням галузевих інтересів.

До третьої групи показників пропонується віднести показники оцінки якості експлуатаційної роботи у вантажному русі на всіх рівнях та ланках управління залізничним транспортом залізниць, дирекцій залізничних перевезень, станцій, вагонних і локомотивних депо тощо.

3. З'ясовано, що поняття економічної ефективності в науковій літературі трактується по-різному. Встановлено, що всі задачі по вибору та реалізації заходів щодо підвищення якості вантажних перевезень можна згрупувати до двох типів. В задачах першого типу при заданих витратах знаходиться такий варіант заходів, при якому забезпечується максимальний результат (ефект) від підвищення якості перевезень. В задачах другого типу при заданих результатах знаходиться варіант заходів, при якому забезпечуються мінімальні витрати. При вирішенні обох типів задач досягається максимальна ефективність заходів.

4. Встановлено, що узагальнюючим показником ефективності заходів підвищення якості перевезень є її комплексна економічна оцінка, яка означає, що при їх зрівнянні і виборі вони визначаються не тільки для магістрального залізничного транспорту, але і інших видів транспорту. В розрахунку необхідно включати ефект і витрати всіх транспортних організацій, а також при навантаженні, перевантаженні і збереженні вантажів від відправника до отримувача. Тільки в цьому випадку буде забезпечена повне економічне співставлення ефекту та втрат по всіх сферах, елементах і операціях перевізного процесу при підвищенні якості перевезених вантажів.

5. Визначено роль і значення комерційної експлуатації у перевізному процесі. Розроблено механізм внутрішньогалузевих та зовнішніх відносин у перевізному процесі через зріз трансформаційних змін та вплив факторів на двох відокремлених учасників перевізної діяльності: технічного (технологічного) перевізника та комерційного перевізника.

6. Враховуючи майбутні структурні зміни на залізничному транспорті України, розроблені основні дефініційні визначення базових понять системи відносин між учасниками перевізного процесу, таких як оператор рухомого складу, технічний перевізник, комерційний перевізник тощо.

7. Здійснено аналіз законодавчої і нормативної бази регулювання перевезення вантажів та розроблені конкретні пропозиції щодо їх удосконалення, що дозволить усунути певні недоліки та створити умови для покращення якості транспортного обслуговування.

РОЗДІЛ 2

ЧИННИКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ПЕРЕВІЗНОЇ РОБОТИ

2.1 Характеристика основних чинників та їх класифікація

Залізничний транспорт є одним із важливих видів транспорту країни, який забезпечує потреби економіки і населення у масових перевезеннях вантажів.

В загальному обсязі перевезень всіма видами транспорту (без врахування трубопровідного) його питома вага вантажообігу складає 78,4%.

Динаміка змін у вантажних перевезеннях показує загальну економічну ситуацію в країні і кореспондується з динамікою виробництва: відповідні зниження обсягів перевезень протягом 1990–1999 рр. змінилися ростом перевезень 2000–2007 рр. Але, з вересня 2008 р. по жовтень 2009 р. спостерігався спад обсягів перевезень з подальшим його ростом з листопада 2009 р.

По Укрзалізниці відправлення вантажів за 2010 р. склало 358,0 млн. тонн, що на 33,4 млн. тонн вище планового завдання, або на 9,6%, проти рівня минулого року цей показник також вищий, і його виконання становить 111,1% [74].

2.1.1 Вантажообіг

Тарифний вантажообіг у 2010 р. склав 218,1 млрд. ткм, що більше плану в цілому по залізницях на 5,7% та на 11,2% більше аналогічного періоду минулого року [дод. Б].

На всіх залізницях спостерігалось збільшення вантажообігу до відповідного періоду минулого року (таблиця 2.1 та рисунок 2.1).

Таблиця 2.1 – Виконання вантажообігу на залізницях за 2010 р.*

Показники	Залізниці							
	Період	Дон.	Придн.	Півд.	Півд.- Зах.	Одсес.	Льв.	Усього на залізницях
Експлуатаційний вантажобіг, млн. ткм	звіт 2007 р.	43232,5	55474,6	26506,0	53481,1	57801,1	25110,5	261606,2
	звіт 2009 р.	32627,9	41451,4	18192,3	37017,1	50103,6	15640,9	195033,2
	план 2010 р.	33538	44373	188851	38947	54865	16059	206633,0
	звіт 2010 р.	37741,0	45560,2	20344,4	41120,4	52870,9	18609,6	216246,5
	% до плану	112,5	102,7	107,9	105,6	96,4	115,9	104,7
	% до 2009 р.	115,7	109,9	111,8	111,1	105,5	119,0	110,9
Тарифний вантажобіг, млн. ткм	звіт 2007 р.	42421,8	55750,2	26568,8	54259,9	58486,4	25017,5	262504,6
	звіт 2009 р.	32142,8	41068,8	18255,5	37750,0	51336,5	15634,8	196188,4
	план 2010 р.	33205	44373	18851	38947	54865	16059	206300
	звіт 2010 р.	37266,0	45360,6	20343,8	42410,8	54095,6	18614,4	218091,2
	% до плану	112,2	102,2	107,9	108,9	98,6	115,9	105,7
	% до 2009 р.	115,9	110,5	111,4	112,3	105,4	119,1	111,2
у т.ч. транзит млн. ткм	звіт 2007 р.	4156,7	5883,6	10587,6	21187,5	18433,3	8937,6	69186,3
	звіт 2009 р.	3171,3	4807,0	6145,2	12790,0	13312,8	4657,7	44883,9
	план 2010 р.	3225	4900	6325	13030	13955	4795	46230
	звіт 2010 р.	3909,5	4998,1	6328,0	12262,6	13952,8	4566,4	46017,3
	% до плану	121,2	102,0	100,0	94,1	100,0	95,2	99,5
	% до 2009 р.	123,3	104,0	103,0	95,9	104,8	98,0	102,5

* Джерело: складено за звітними даними Укрзалізниці за 2010 р.

З червня 2009 р. спостерігалась тенденція відновлення обсягів перевезень, і як результат, у вересні, план вантажообігу був перевиконаний на 3,7%, у листопаді відбулося збільшення вантажообігу на 11,5% до плану та на 17,3% до минулого року, в грудні на 7,0% до плану та 14,7% до минулого року.

З квітня по серпень 2009 р. зросли обсяги на Донецькій, Південно-Західній та Львівській залізницях. Однак, це дало змогу підняти її рівень у цілому по УЗ до рівня 2008 р.

Обсяг транзитних перевезень у 2010 р. склав 46,1 млрд. ткм, що менше плану в цілому по залізницях на 0,5% та на 2,5% більше аналогічного періоду минулого року.

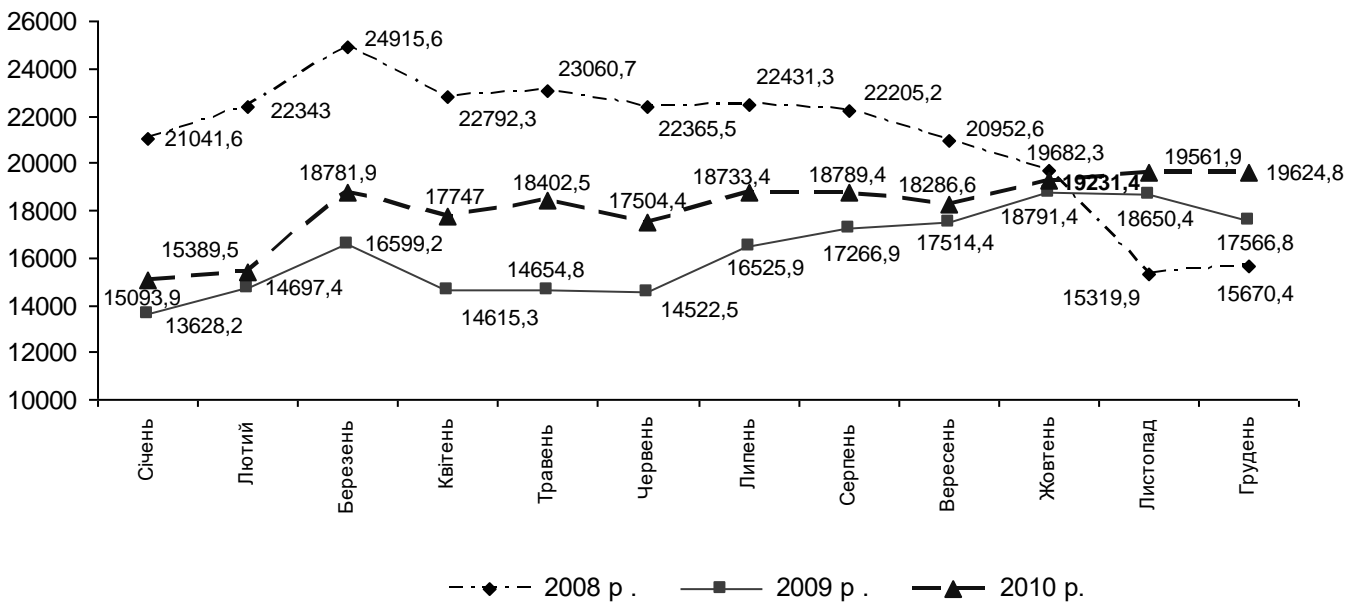


Рисунок 2.1 – Динаміка вантажообігу на залізницях України за 2008–2010 рр., млн. ткм

Частина транзитного вантажообігу, що припадала на кожну залізницю у 2010 р. надана на рисунку 2.2

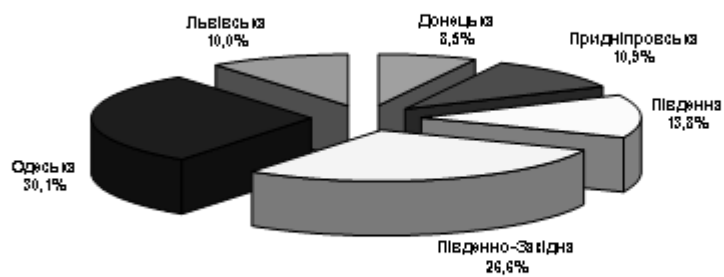


Рисунок 2.2 – Частка транзитного вантажообігу, що припадає на кожну залізницю за 2010 р.

2.1.2 Виконання навантаження та вивантаження

План загального навантаження за 2010 р. по Укрзалізниці виконано на 104,3%.

Усього по УЗ навантажувалося середньодобово понад 980,6 по тис. тонн вантажів, за відповідний період минулого року навантажувалося понад 882,7 тис. тонн.

Обсяг навантаження на УЗ збільшено проти відповідного періоду минулого року на 11,1%, у середньому на добу навантажувалося на 97,9 тис. тонн більше, ніж за аналогічний період минулого року.

Незважаючи на ускладнення у роботі, пов'язані з погіршенням економічного стану в цілому по Україні, усі залізниці успішно впоралися з завданням по навантаженню та вивантаженню вантажів, та забезпечили потреби вантажовласників (таблиця 2.2).

Таблиця 2.2 – Виконання навантаження та вивантаження за 2010 р.*

Показники	Період	Донецька	Прид.	Південна	Південно-Західна	Одеська	Львівс.	Україна
Навантаження с/д тис. тонн	звіт 2009 р.	360,1	263,6	79,1	71,2	62,5	46,2	882,7
	план 2010 р.	369,5	290,8	71,2	74,6	66,5	52,4	925,0
	звіт 2010 р.	390,0	302,4	76,8	79,9	75,3	56,3	980,7
	% до плану	105,6	104,0	107,9	107,0	113,3	107,4	106,0
	% до 2009 р.	108,3	114,7	97,2	112,1	120,5	121,8	111,1
Вивантаження, ваг/с.д.	звіт 2009 р.	5113	2924	657	878	3945	807	14324
	план 2010 р.	5682	3311	721	962	3742	872	15290
	звіт 2010 р.	5726	3293	783	988	3849	879	15519
	% до плану	100,8	99,5	108,6	102,7	102,9	100,8	101,5
	% до 2009 р.	112,0	112,6	119,2	112,5	97,6	108,9	108,4

*Джерело: складено за звітними даними Укрзалізниці за 2010 р.

Виконання плану навантаження по УЗ становить 104,3%, на залізницях: Донецька – 104,4%, Придніпровська – 103,2%, Південна – 105,1%, Південно-Західна – 102,5%, Одеська – 112,0%, Львівська – 102,3%.

Вдалося досягнути рівня минулого року з цього показника не всім залізницям, крім Південної – 97,2%, виконання його проти рівня минулого

року становить: по УЗ – 111,1%, на Донецькій залізниці – 108,3%, Придніпровській – 114,7%, Південно-Західній – 112,1%, Одеській – 120,5%, Львівській – 121,8%.

Аналіз навантаження по місяцях показує, що у січні п.р. цей показник найнижчий, як по УЗ, так і на усіх залізницях, поступове зростання його відбулося з червня п.р.

Навантаження таких важливих вантажів, як кам'яне вугілля, нафто вантажі, чорні метали, залізна руда, будівельні матеріали характеризується таким чином.

Кам'яне вугілля

У 2010 році по Укрзалізниці навантажено 98,1 млн. тонн вугілля, з яких на адресу теплоелектростанцій близько 323 млн. тонн, або більш ніж 470 тис. вагонів – це становить майже 32,9% від загального обсягу навантаження вугілля по УЗ.

Протягом усього року замовлення вантажовідправників, у т.ч. по відвантаженню вугілля на адресу ТЕЦ задовольнялися у повному обсязі.

Проти минулого року навантаження вугілля збільшено на 7,1 млн. тонн (7,8%), проти планового завдання – на 1,6 млн. тонн, або на 1,7%.

Нафтовантажі

За підсумками 2010 року план навантаження нафтовантажів виконано по Укрзалізниці на 105,1%, проти рівня минулого року на 110,4%.

Усього по УЗ навантажено 11,9 млн. тонн нафтовантажів, що на 601 тис. тонн більше планового завдання, до рівня минулого року цей показник збільшено на 1,1 млн. тонн.

План навантаження нафтопаливних вантажів виконано на усіх залізницях.

Чорні метали

Плани навантаження чорних металів виконано по Укрзалізниці на 103,8%, до рівня минулого року на 108,4%.

Всього залізницями України навантажено 29,0 млн. тонн, що на 1,1 млн. тонн більше планового завдання, та більше рівня минулого року на 8,4% (2,2 млн. тонн).

Усі залізниці виконали планове завдання з цього показника, до рівня минулого року також даний показник виконаний по всім залізницям.

Залізна руда

У 2010 році план навантаження залізної руди виконано на 106,1%, а до рівня минулого року – на 116,2%. Навантаження до рівня минулого збільшено на 10,0 млн. тонн (16,2%).

Будівельні вантажі

Навантаження будівельних вантажів склало 46,2 млн. тонн, до плану виконано на 105,3%, до рівня минулого року – на 124,3% (9,0 млн. тонн).

За підсумками 2010 року вивантаження у цілому по залізницях склало 15,5 тис. вагонів на добу, що становить до планового завдання 101,5%, до рівня минулого року 108,4%.

Усі залізниці, окрім Придніпровської виконали планове завдання з цього показника, до рівня минулого року даний показник виконали всі залізниці, окрім Одеської, виконання становить на: Донецькій – 112,0%, Придніпровській – 112,6%, Південній – 119,2%, Південно-Західній – 112,5%, Одеській – 97,6%, Львівській – 108,9%.

Основною причиною зниження вивантаження на вищезазначених залізницях є зменшення надходження місцевого вантажу.

2.1.3 Робота портів

У 2010 р. перевезено залізницями України на адресу портів 104,3 млн. тн вантажів, з них експортні перевезення склали 62,8 млн. тн, транзитні – 35,4 млн. тонн, імпортні – 6,1 млн. тонн.

Порівняно з відповідним періодом 2009 р. обсяги перевезень вантажів на адресу портів в цілому збільшились на 0,7%, в т.ч. транзитних перевезень – на 4,1% імпортних – на 72,1%. Обсяги експортних перевезень скоротились на 4,9%.

За основною номенклатурою експортних вантажів у 2010 році спостерігається позитивна динаміка щодо обсягів перевезень, що свідчить про підйом вітчизняного виробництва, в т.ч.: експорт вугілля збільшився на 31,6%, нафтовантажів на 51,2%, руди на 2 %, добрив 7,5 %. Але, через заборону Кабінетом Міністрів експорту зернових з середини жовтня та подальше введення квот обсяги перевезених зернових вантажів склали 56,2% від рівня минулого року. Крім того, чорних металів перевезено на 2,7% менше.

Транзит збільшився за рахунок перевезень нафтовантажів (+23,1%), а саме нафти з Казахстану на адресу Одеського НПК на 2 млн. тн, зерна з Казахстану і Росії (+15,9%).

Приріст обсягів до рівня минулого року мають наступні порти: Білгород-Дністровський (+19,8%) Бердянськ (+33,9%), Ізмаїл (+26,8%), Октябрськ (+6,9%), ТОВ «Трансінвестсервіс» (+6,3%), Керч (+17,9%), Керч-рибний (+32,4), Маріуполь (+17,3%), Одеський НПК (+28,1%), Феодосійське ПЗНП (+18,9%), Феодосійський МТП (+21,4%).

Обсяги навантаження на адресу найбільших державних портів скоротились: Юний МТП – 96,0% відносно 2009 р. за рахунок скорочення перевезень вугілля з Росії;

Іллічівський МТП – 85,5 % через зменшення перевезень чорних металів (69,2%) і зерна (52%);

Одеський МТП – 75,5% - зменшення обсягів перевезень руди, металів, зерна;

Миколаївський МТП – 88,6% - скоротились обсяги перевезень вугілля, руди, зерна.

У 2010 р. фактичне відвантаження вантажів на адресу морських\річкових портів України відносно узгоджених планів склало 75,4%. Середній час користування вагонами в портах за рік склав 7,32 год., що на 0,66 год. більше ніж у минулому році. Збільшився час користування вагонами у портах: Рені (+14,35), Одеса (+1,31), Білгород-Дністровський (+2,91), Миколаїв (1,35), Керч (+4,09), Феодосія (+4,03). Скоротився середній час користування вагонами лише у Бердянському МТП (-0,39) та у Херсонському річковому порту (-2,19). Решта портів мають хоча і невелике, але все ж таки збільшення часу користування вагонами. За користування вагонами стягнуто платежів на суму 12 394,3 тис. грн.

Українськими металургійними підприємствами відвантажено на адресу портів: чорних металів – на рівні 71,0% відносно запланованих обсягів, та 82,0% до рівня минулого року. Позитивна тенденція щодо збільшення обсягів перевезень чорних металів вітчизняними виробниками намітилась з вересня 2009 р.

Обсяги транзитних металів надійшли на рівні – 82,7% від планового завдання та 76,0% в порівнянні з 2008 р.

У звітному періоді відповідно до рівня минулого року удвічі збільшились обсяги перевезень експортної руди. Обсяги перевезень руди з Росії у першому півріччі склали +61,1%, однак, з третього кварталу перевезення руди з Росії через морські порти майже припинилось. В цілому за рік транзитної руди відвантажено на рівні 87%. Вантажопотік

переорієнтовано на західні українські погранпереходи, що пов'язано зі зміною кон'юнктури ринку.

Збільшення обсягів перевезень експортного вугілля почалось у листопаді – грудні 2009 р., але за підсумками року загальні обсяги навантаження зменшились на 24,0%.

Разом з тим, скоротились обсяги перевезень експортних нафтовантажів і склали 70,7% проти рівня минулого року. Транзит нафтовантажів збільшився на 11,8% за рахунок перевезень сирової нафти з Казахстану.

Перевезення міндобриव від рівня минулого року складає: експорт – 73,8%, транзит – 81,8%.

Відповідальність за невиконання планів вивантаження вагонів за підсумками року розподілилась наступним чином – залізниці – 498619 грн. за 8562 вагони, порти - 1283435 грн. за 22078 вагонів.

Середній час користування вагонами в портах за рік склав 6,66 год., що на 2,55 год. менше, ніж у минулому році. Збільшився час користування вагонами лише у Білгород-Дністровському МТП на 5,93 год.

На фоні збільшення обсягів по всій основній номенклатурі вантажів протягом 2009 р. позитивним для українських залізниць та портів стали перевезення зернових вантажів на експорт.

За 2010 р. на адресу портів та припортових зерноперевалочних комплексів відвантажено 17,1 млн. тонн зерна, що більше минулого року на 6,0 млн. тн.

У 2010 р. відкрито нові пункти з перевантаження зернових вантажів на експорт, в т.ч. на базі СМП «Ніка-Тера» (ст. Жовтнева), Одеського припортового заводу (ст. Чорноморська-експ), Херсонського річкового порту, Маріупольського судоремзаводу (Маріуполь-порт).

Значно збільшились перевезення зернових вантажів за прямим варіантом. За 2010 р. перевантажено прямим варіантом «вагон-судно» 2 млн. тонн проти 783,0 тис. тонн за 2008 р.

За накопичення вагонів з зерном на припортових станціях стягнуто платежів 62,0 млн. грн.

Для запобігання дефіциту вагонів-зерновозів через довготривалі простої вагонів в очікуванні вивантаження зернових вантажів, в тому числі і за «прямим варіантом», відвантаження організовано згідно з графіками.

Таким чином, в цьому році вдалося вирішити питання ритмічного відвантаження зерна на адресу зерно перевалочних комплексів і за «прямим варіантом».

Слід зазначити, що в цілому у 2010 р. і залізничники, і портовики працювали стабільно. Перевезення забезпечені в повних обсягах згідно з заявками вантажовідправників (таблиця 2.3).

2.1.4 Робота західних прикордонних переходів

Обсяги перевезень зовнішньоторговельних вантажів через західні прикордонні переходи України у 2010 р. склали 26,9 млн. тонн.

Аналіз цих перевезень свідчить про їх збільшення проти 2009 р., обсяги по усіх західних переходах у сумі складають 122,4% до рівня минулого року.

Найбільше зростання обсягів на прикордонному переході Мостиська – Хрубешув (186,4% до 2009 р.) та Чоп – Чиєрна на Тисою (157,4% до 2009 р.).

Допущено падіння перевезень – на прикордонному переході Ягодин - Дорохуск (7,6% до 2009 р.) та збереження обсягів перевезень практично на рівні 2009 р. на прикордонному переході Ужгород-2 – Матевце.

Слід зазначити, що перехід Ужгород-2 – Матевце є найбільш завантаженим і через нього здійснюється 28,4% зовнішньоторговельних перевезень від загальних обсягів перевезень через західні прикордонні переходи.

Таблиця 2.3 – Обсяги перевезень вантажів, які прямували через морські та річкові порти, перевантажувальні комплекси та пороми України за січень–грудень 2010/2009 рр.*

Назва станції	Назва порту	2010 р.				2009 р.				% до 2009 р.			
		Всього	імпорт	експорт	транзит	Всього	імпорт	експорт	транзит	Всього	імпорт	експорт	транзит
		тонн	тонн	тонн	тонн	тонн	тонн	тонн	тонн	тонн	тонн	тонн	тонн
Державні торгівельні порти													
ОДЕСА ПОРТ-ЕКСПОРТ	Одеський МТП	9 482 516	634970	7 169 693	1 677 853	12566 768	310 219	9 985 403	2 271 146	75,5	204,7	71,8	73,9
ОДЕСА-ПЕРЕСИПЬ ПОРТ-ЕКС.		8 571 290	0	570 166	8 001 124	6 691	0	515 288	6 176 084	128,1	0,0	110,6	129,6
ОДЕСА-ТОВАРНА ЕКСПОРТ		66 410	3 875	61 077	1 458	49 448	229	40 645	8 574	134,3	1692,1	150,3	17,0
КУЛИНДОРОВО		56 305	0	31 371	24 934	61 687	0	52 332	9 355	91,3	0,0	59,9	266,5
ОДЕСА-ЛІСКИ		85 218	4 783	75 934	4 501	28 828	0	26 637	2 291	295,6	0,0	285,1	205,4
ОДЕСА-ЗАСТАВА 1		81 879	0	81 879	0	44 806	0	34 562	10 244	182,7	0,0	236,9	0,0
	Всього	18 343 618	643 628	7 990 120	9 709 870	9 442 909	310 448	10 654 867	8 477 594	94,3	207,3	75,0	114,5
МАРІУПОЛЬ ЕКСП. ПОРТ	Маріупольський МТП	11202 458	110 860	9 258 521	1 833 077	9 550 080	95 238	7 935 115	1 519 727	117,3	116,4	116,7	120,6
БЕРЕГОВА	Юний МТП	11038 855	404 726	5 594 732	5 039 397	11 498 824	44 530	5 840 044	5 614 250	96,0	908,9	95,8	89,8
ІЛЛІЧІВСЬК ПОРТ-ЕКСПОРТ	Іллічівський МТП	10275 846	1 881 959	4 613 659	3 780 228	12 020 019	157 026	7 687 912	3 175 081	85,5	162,7	60,0	119,1
МИКОЛАЇВ ПОРТ-ЕКСПОРТ	Миколаївський МТП	7115											
		909	600 578	4 205 431	2 309 900	8 034 169	351 212	4 804 267	2 878 690	88,6	171,0	87,5	80,2
МИКОЛАЇВ ГР.ПЕР.ЕКС.РЕЧ		77 768	68	77 700	0	235 115	0	235 115	0	33,1	0,0	33,0	0,0
	Всього Миколаївський МТП	7 193 677	600 646	4 283 131	2 309 900	8 269 284	351 212	5 039 382	2 878 690	87,0	171,0	85,0	80,2
ЖОВТНЕВА-ЕКСП.ПОРТ	Октябрський СМП	6 736 395	19 580	3 244 621	3 472 194	6 303 986	79 689	3 417 693	2 806 604	106,9	24,6	94,9	123,7
ІЗМАЇЛ-ЕКСПОРТ ПОРТ	Ізмаїльський МТП	6 284 495	55 575	5 054 499	1 174 421	4 954 483	40 093	3 482 586	1 431 804	126,8	138,6	145,1	82,0
КЕРЧ-ЕКПОРТ ПОРТ	Керченський МТП	2 132 029	9 827	1 761 656	360 546	1 808 253	0	1 157 427	650 826	117,9	0,0	152,2	55,4
КЕРЧ-ПІВДЕННА		715 481	9 126	605 609	100 746	540 381	0	412 996	127 385	132,4	0,0	146,6	79,1
		Всього Керченський МТП	2 847 510	18 953	2 367 265	461 292	2 348 634	0	1 570 423	778 211	121,2	0,0	150,7	59,3
ФЕОДІСІЯ-ЕКС.ПОРТ	Феодосійський МТП	882 796	4 985	877 811	0	727 107	0	727 107	0	121,4	0,0	120,7	0,0
АЙВАЗОВСЬКА ПОРТ-ЕКСП		1 691 407	224 812	30 406	1 436 189	1 423 136	138 266	74 277	1 210 593	118,9	162,6	40,9	118,6
		Всього Феодосійський МТП	2 574 203	229 797	908 217	1 436 189	2 150 243	138 266	801 384	1 210 593	119,7	166,2	113,3	118,6
БЕРДЯНСЬК ЕКСПОРТ ПОРТ	Бердянський МТП	1 882 301	58 760	1 692 483	131 058	1 405 649	10 791	1 323 799	71 059	133,9	544,5	127,9	184,4
ХЕРСОН-ПОРТ-ЕКСПОРТ	Херсонський МТП	1 097 514	28 781	826 431	242 302	1 384 718	22 640	1 178 216	183862	79,3	127,1	70,1	131,8
ХЕРСОН-ЕКСПОРТ-МОРСКОЙ		105 477	1 365	99 394	4 718	50 939	0	50 939	0	207,1	0,0	195,1	0,0
		Всього Херсонський МТП	1 202 991	30 146	925 825	247 020	1 435 657	22 640	1 229 155	183 862	83,8	133,2	75,3	134,4

Продовження таблиці 2.3

Назва станції	Назва порту	2010 р.				2009 р.				% до 2009 р.			
		Всього тонн	імпорт тонн	експорт тонн	транзит тонн	Всього тонн	імпорт тонн	експорт тонн	транзит тонн	Всього	імпорт	експорт	транзит
БІЛГОРОД-ДН.ЕКСП.ПОРТ	Білгород-Дністровський МТП	774 852	0	772 388	646 765	68	637 181	9516	119,8	0,0	121,2	25,9	
	Всього Білгород-Дністровський МТП	774 852	0	772 388	646 765	68	637 181	9516	119,8	0,0	121,2	25,9	
РЕНІ-ПОРТ-ЕКСПОРТ	Ренійський МТП	822 378	0	182 917	639 461	1 257 416	0	53 185	1 204 231	65,4	0,0	343,9	53,1
ІНКЕРМАН І	Севастопольський МТП	95 936	471	93 896	1 569	33 176	0	18 705	14471	289,2	0,0	502,0	10,8
Всього державні торговельні порти		81275 515	4 055 101	46 982274	30 238140	81 317125	2 250001	49 691431	29 375693	99,9	180,2	94,5	102,9
Інші порти та термінали													
ЧОРНОМОРСЬКА (ТРАНСИН) (ХІМІЧНА) (ЕКСП. ДЛІА ТІС)	ТОВ «Трансінвестсервіс»	111616 155	1 204 492	8 071 138	2 340 525	10 925046	378287	8 755 817	1 790 942	106,3	318,4	92,2	130,7
ЧОРНОМОРСЬКА-ЕКСП.ПОРТ	Одеський припортовий завод	1 653066	1 174	1 426237	225655	1 670736	6 790	1 356 748	307 198	98,9	17,3	105,1	73,5
ЧОРНОМОРС. ЕКСП (ДЛІА ОПЗ)		346 408	0	285 535	60 873	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Всього Одеський припортовий завод	1 999474	1174	1 711772	286 528	1 670736	6 790	1 356 748	307 198	119,7	0,0	126,2	93,3
ІЛЛЬЧІВСЬК-ПАРОМ. (ЕК-РИБ)	Ілльчівський морський рибний порт	1 431 983	578 588	348 336	510 059	1 199290	687 451	238 636	273 203	119,4	84,2	143,9	186,7
ХЕРСОН-ПОРТ (ПЕРЕВ.) (ЕКСП.) (РІЧКОВИЙ)	Херсонський річковий порт	282 048	0	272 475	9 573	369 713	0	237 123	76,3	132590	0,0		7,2
ПРИБУГСЬКА ПОРТ-ЕКС.	Дніпро-Бузький термінал	8 148	0	8 148	0	4 651	0	4 651	0	175,2	0,0	175,2	0,0
АРШИНЦЕВО ПОРТ-ЕКСПОРТ	Керченський морський рибний порт	13 656	0	13 656	0	21 495	0	21 495	0	63,5	0,0	63,5	0,0
КАМИШОВА БУХТА-ЕК.ПОРТ	Севастопольський морський рибний порт	2 662 907	0	1 413221	1 249 686	2 632 807	0	1 240 166	1 392 641	101,1	0,0	114,0	89,7
МЕКЕНЗІСВІ ГОРИ	ЗАТ СК «Завліта»	2 839 395	0	2 839395	0	3 556 542	0	3 556 542	0	79,8	0,0	79,8	0,0

Закінчення таблиці 2.3

Назва станції	Назва порту	2010 р.				2009 р.				% до 2009 р.			
		Всього	імпорт	експорт	транзит	Всього	імпорт	експорт	транзит	Всього	імпорт	експорт	транзит
		тонн	тонн	тонн	тонн	тонн	тонн	тонн	тонн	тонн	тонн	тонн	тонн
НИЖНЄДНІПРОПЕТРОВСЬК-ПРИСТАНЬ	Дніпропетровський річковий порт	2 119	0	2 102	17	26 571	0	26 438	133	8,0	0,0	8,0	12,8
ДНІПРОПЕТРОВСЬК		1 987	0	0	1 987	980	0	0	980	202,8	0,0	0,0	202,8
	Всього Дніпропетровський річковий порт	4 106	0	2 102	2 004	27 551	0	26 438	1 113	14,9	0,0	8,0	180,1
ВЕЛ-ЗАПОРІЖЖЯ ЕКС.-ПОРТ	Запорізький річковий порт	20 616	20 616	0	0	18 207	17 100	1 107	0	113,2	120,6	0,0	0,0
	Всього інші порти та термінали	20878 488	1 804870	14 675243	4 398 375	20 426038	1 089628	15 438723	3 897 687	102,2	165,6	95,4	112,8
Пороми													
	Пороми	188 792	32 953	125 731	30 108	116 964	34 075	69 798	13 091	161,4	96,7	180,1	230,0
ЛЛІЧІВСЬК ПОР.-ЕКС. (БАТ.)		144 690	50 008	78 265	16 417	189 326	41 459	131 665	16 202	76,4	120,6	59,4	101,3
ЛЛІЧІВСЬК ПОР.-ЕКС. (БОЛ)		18 180	891	10 670	6 619	37 206	343	8 956	27 907	48,9	259,8	119,1	23,7
ЛЛІЧІВСЬК ПОР.-ЕКС. (ТУР)		58 253	458	5 772	52 023	57 926	962	5 803	51 161	100,6	47,6	99,5	101,7
КЕРЧ-ПАРОМ (ЕКС. НА БАТ)		56 096	98	55 998	0	108 380	272	108 108	0	51,8	36,0	51,8	0,0
КЕРЧ-ПОРОМ (ЕКС. НА ПОТИ)		110 571	1 312	109 259	0	94	57	0	37	117628,7	2301,8	0,0	0,0
КРИМ-ПОРОМ-ЕКСП.		1 631284	192 707	805 228	633 349	1 423748	150 722	657 230	605 796	115,4	127,9	122,5	104,5
	Всього	2 209 116	278 427	1 190 823	739 766	1 924 074	227890	981 560	714 624	114,8	122,2	121,3	103,5
ВСЬОГО		104363119	6138398	62 848440	35 376281	103 667237	3 567519	66 111714	33 988004	100,7	172,1	95,1	104,1

* Джерело: складено за звітними даними Укрзалізниці за 2010 р.

Виконання обсягів перевезень по прикордонних переходах за 2010 р. наведено (таблиця 2.4).

Таблиця 2.4 – Виконання обсягів перевезень по прикордонних переходах за 2010 р.*

№ п/п	Прикордонний перехід	Виконання обсягів перевезень			
			2009 р. (тис. тонн)	2010 р. (тис. тонн)	% до 2009 р.
1	Ужгород–2	вс	7638,9	7700,0	100,8
		укр	3343,2	3868,1	115,7
2	Чоп–1	вс	5691,3	7882,4	138,5
		укр	4610,4	6371,6	138,2
3	Сума РС	вс	13330,2	15592,4	116,9
		укр	7953,5	10239,7	131,2
4	Чоп–2	вс	349,3	401,0	114,8
		укр	93,8	147,6	157,4
5	Батьове	вс	3191,1	3714,4	116,4
		укр	974,4	1452,8	149,1
6	Сума УР	вс	3540,4	4115,4	116,2
		укр	1068,1	1600,4	149,9
7	Дякове	вс	479	493,4	103,0
		укр	223	237,0	106,3
8	Вадул–Сирет	вс	611,8	643,6	105,2
		укр	385,7	501,4	130,0
9	Сума РР	вс	1090,8	1137,0	104,2
		укр	608,6	738,4	121,4
10	Ягодин	вс	894,2	826,2	92,4
		укр	571,5	540,6	94,6
11	Ізов	вс	5475,8	8542,2	156,0
		укр	3629,4	6765,2	186,4
12	Мостиська–2	вс	2372,4	2474,4	104,3
		укр	1995,5	2123,2	106,4
13	Рава – Руська	вс	183,9	227,9	123,9
		укр	157	200,6	127,8
14	Сума РП	вс	8926,4	12068,5	135,2
		укр	6353,6	9625,7	151,5
Всього		вс	26887,7	32910,7	122,4
		укр	15983,8	22406,1	140,2

* Джерело: складено за звітними даними Укрзалізниці за 2010 р.

2.1.5 Утримання парку вантажних вагонів

За 2010 р. середньодобова наявність вагонів на залізницях України становила 182812 одиниць: інвентарного парку – 119388 од., (65,3%, - 1,8% до 2009 р.), приватного парку – 63424 од. (34,7%+1,8% до 2009 р.).

Наявність вагонів зменшилась на 9986 одиниць. У тому числі інвентарного парку на 10003, а збільшилась на 17 одиниць у приватному. Зменшилась на залізницях наявність вагонів приналежності України, як

інвентарних (на 10089 од.). В той же час кількість вагонів приналежності інших адміністрацій дещо збільшилась: інвентарного парку – на 89 одиниць та приватного на 2659 одиниць.

Інвентарний парк складається з вагонів приналежності УЗ – 108063 од. (59,1%-2,2% до 2009 р.), вагонів СНД – 11107 од. (6,1%+0,4 до 2009 р.) та вагонів без визначеної приналежності – 218 од. Приватний парк власників України склав 48829 од. (26,7%, на рівні 2009 р.), СНД – 14595 од (8,0%+!,8% до 2009 р.).

Інвентарний робочий парк у порівнянні з минулим роком зменшився на 3039 од. (-3,7%) і склав 78,7 тис. вагонів, що становить 72,9% від загального інвентарного парку УЗ. Неробочий парк до аналогічного періоду минулого року на 7,2 тис. од. і склав 28,8 тис. вагонів, що становить 26,7% від загального інвентарного парку УЗ, у тому числі: несправні – 10,3%, довготривалий запас – 14,3%, сезонний запас – 0,8%, спеціальних та інші потреби – 1,4%.

Зменшення неробочого парку відбулося через переведення вагонів в робочий парк, у тому числі: 6267 сезонного запасу, 1106 несправних вагонів та зменшення вагонів для спец. тех. потреб на 317 од. Структура парку вантажних вагонів наведена у таблиці 2.5.

Таблиця 2.5 – Структура парку вантажних вагонів за 2010 р.*

	Загальний інвентарний парк УЗ на УЗ	Робочий парк			Неробочий парк				Поза балансу
		Всього у т.ч.	навант.	порожні	Всього у т.ч.	несправні	спец.тех. потреби та інші./сезонний запас	довготр. Запас	
2009 р.	118152	81770	31144	50626	360020	12189	1790/7107	14934	362
Питома вага, %		69,2	26,4	42,8	30,5	10,3	1,5/6,0	12,6	0,3
2010 р.	108063	78731	34629	44102	28800	11083	1473/840	15404	532
Питома вага, %		72,9	32,0	40,8	26,7	10,3	1,4/0,8	14,3	0,5
% виконання 2009 р.	91,5	96,3	11,2	87,1	80,0	90,9	82,3/11,8	103,1	147,0
+ - до 2009 р.	-10089	-3039	3485	-6524	-7220	-1106	-317/-6267	470	170

* Джерело: складено за звітними даними Укрзалізниці за 2010 р.

2.2 Вплив факторів на якість використання вантажних вагонів

2.2.1 Обіг вагону

За 2010 р. узагальнюючий показник використання вагонного парку – обіг вагону склав по Україні 6,27 доби, та прискорений як до плану, так і до рівня 2010 р. на 1,13 доби, та на 0,77 доби відповідно (таблиця 2.6).

Таблиця 2.6 – Обіг вагона за складовими елементами за 2010 р.*

Найменування показника	Період	Залізниці						
		Дон.	Придн.	Півд.	П.-Зах.	Од.	Льв.	УЗ
Обіг вагонів, діб	2009 р.	4,19	3,27	3,59	3,04	3,35	4,70	7,04
	2010 р.	3,64	2,98	2,89	2,89	3,11	3,91	6,27
	+/- до 2009 р.	-0,55	-0,29	-0,70	-0,15	-0,24	-0,79	-0,77
Обіг вагонів, годин	2009 р.	100,50	78,55	86,26	72,98	80,38	112,92	168,86
	2010 р.	87,43	71,62	69,39	69,28	74,65	93,89	150,38
	+/- до 2009 р.	-13,07	-6,93	-16,87	-3,70	-5,73	-19,03	-18,48
Час в поїздах, годин	2009 р.	7,80	10,71	8,39	14,11	16,43	15,51	22,20
	2010 р.	7,82	10,01	8,51	13,30	15,92	15,28	21,63
	+/- до 2009 р.	0,02	-0,70	0,12	-0,81	-0,51	-0,23	-0,57
Час в русі, годин	2009 р.	7,01	9,24	7,23	12,83	14,71	12,40	19,47
	2010 р.	6,98	8,65	7,28	12,07	14,17	12,16	18,86
	+/- до 2009 р.	-0,03	-0,59	0,05	-0,76	-0,54	-0,24	-0,61
Час на проміжних станціях, год.	2009 р.	0,79	1,47	1,16	1,28	1,72	3,11	2,73
	2010 р.	0,84	1,36	1,23	1,23	1,75	3,12	2,77
	+/- до 2009 р.	0,05	-0,11	0,07	-0,05	0,03	0,01	0,04
Час під вантажними операціями, год.	2009 р.	56,12	36,60	26,61	18,55	30,60	26,37	70,02
	2010 р.	50,40	35,28	20,88	18,03	28,72	21,67	63,74
	+/- до 2009 р.	-5,72	-1,32	-5,73	-0,52	-1,88	-4,70	-6,28
Час на технічних станціях, год.	2009 р.	36,58	31,24	51,26	40,32	33,35	71,04	76,64
	2010 р.	29,21	26,33	40,01	37,96	30,01	56,94	65,01
	+/- до 2009 р.	-7,37	-4,91	-11,25	-2,36	-3,34	-14,10	-11,63

* Джерело: складено за звітними даними Укрзалізниці за 2010 р.

Усі залізниці виконали обіг вагона як до плану, так і до попереднього року, у тому числі: по Донецькій прискорено обіг вагона на 0,76 та 0,55 доби, Придніпровській – 0,46 та 0,27 доби, Південно – 0,86 та 0,70 доби, Південно-Західній – 0,41 та 0,15 доби, Одеській – 0,29 та 0,24 доби, Львівській – 1,04 та 0,79 доби [74].

Прискорення обігу вагона за 2010 р. відбулося по наступних складових елементах:

- часу в русі – на 0,5 год. до плану та 0,61 до попереднього року;
- простою під однією вантажною операцією на 4,31 год. до плану, та на 3,56 до попереднього року;
- простою на одній технічній станції - на 1,55 год. до плану, та на 1,13 до попереднього року.

Проте уповільнення обігу вагона допущено по простою на проміжних станціях – на 0,02 год. до плану, та на 0,04 до попереднього року. Погіршення даного показника до минулого року відбулося по залізницях: Донецькій на 0,05 год., Південній – 0,07 год. та Львівській – 0,01 год.

Слід зазначити, що єдина Південна залізниця збільшила час в русі відносно попереднього року на 0,05 год.

Обіг навантаженого вагона за 2010 р. прискорено до плану на 0,14 год., що складає рівень минулого року.

Фактори впливу на обіг вантажного вагона приведені у таблиці 2.7

Таблиця 2.7 – Вплив якісних показників на обіг навантаженого вагону за 2010 р.

Найменування показника	Період	ЗАЛІЗНИЦІ						
		Дон.	Придн.	Півд.	Півд.-Зах.	Одес.	Льв.	УЗ
Повний рейс, (км)	2009 р.	269,0	397,5	313,9	664,4	660,6	530,5	856,8
	2010 р.	271,3	375,2	323,3	627,7	644,7	530,1	839,3
	+/- до 2009 р.	2,3	-22,3	9,4	-36,7	-15,9	-0,4	-17,5
	% до 2009 р.	100,9	94,4	103,0	94,5	97,6	99,9	98,0
Вантажний рейс, (км)	2009 р.	162,3	238,3	187,4	405,1	371,0	291,3	503,1
	2010 р.	167,7	237,0	191,8	397,0	374,5	294,1	508,1
	+/- до 2009 р.	5,4	-1,3	4,4	-8,1	3,5	2,8	5,0
	% до 2009 р.	103,3	99,5	102,4	98,0	101,0	101,0	101,0

Продовження таблиці 2.7

Найменування показника	Період	ЗАЛІЗНИЦІ						
		Дон.	Придн.	Півд.	Півд.-Зах.	Одес.	Льв.	УЗ
% порожнього пробігу до навантаженого	2009 р.	65,6	67,0	68,7	64,0	78,6	82,3	70,6
	2010 р.	61,7	58,3	68,5	58,1	72,1	80,3	65,2
	+/- до 2009 р.	-3,9	-8,7	-0,2	-5,9	-6,5	-2,0	-5,4
	% до 2009 р.	94,1	87,0	99,7	90,8	91,7	97,6	92,4
Дільнична швидкість, км/год.	2009 р.	34,5	37,1	37,5	47,1	40,2	34,1	38,6
	2010 р.	34,7	37,5	38,0	47,2	40,5	34,7	38,8
	+/- до 2009 р.	0,2	0,4	0,5	0,1	0,3	0,6	0,2
	% до 2009 р.	100,6	101,1	101,3	100,2	100,8	101,8	100,5
Технічна швидкість, км/год.	2009 р.	38,4	43,0	43,4	51,8	44,9	42,7	44,0
	2010 р.	38,9	43,4	44,4	52,0	45,5	43,6	44,5
	+/- до 2009 р.	0,5	0,4	1,0	0,2	0,6	0,9	0,5
	% до 2009 р.	101,3	100,9	102,3	100,4	101,6	102,1	101,1
Коефіцієнт місцевої роботи	2009 р.	1,249	0,932	0,460	0,496	0,847	0,667	1,668
	2010 р.	1,23	0,95	0,44	0,49	0,82	0,64	1,65
	+/- до 2009 р.	- 0,019	0,018	-0,02	-0,006	-0,027	-0,027	-0,018
	% до 2009 р.	08,5	102,0	95,7	98,8	96,8	96,0	98,9
Простій під 1-ю вантажною операцією, годин	2009 р.	44,93	39,27	57,82	37,39	36,13	39,54	41,95
	2010 р.	40,85	36,93	47,55	36,56	34,93	33,60	38,39
	+/- до 2009 р.	-4,08	-2,34	-10,27	-0,83	-1,20	-5,94	-3,56
	% до 2009 р.	91,0	94,1	82,2	97,3	96,7	85,0	91,52
Вагонне плече, км	2009 р.	80,57	97,87	83,43	128,91	139,68	94,84	105,57
	2010 р.	80,0	99,3	90,4	128,6	149,8	93,8	107,2
	+/- до 2009 р.	-0,57	1,43	6,97	-0,31	10,12	-1,04	1,63
	% до 2009 р.	99,3	101,5	108,4	97,8	107,3	98,9	101,6
Кількість технічних станцій	2009 р.	3,34	4,06	3,76	5,15	4,73	5,59	8,12
	2010 р.	3,39	3,78	3,58	4,88	4,30	5,65	7,83
	+/- до 2009 р.	0,05	-0,28	-0,18	-0,27	-0,43	0,06	-0,29
	% до 2009 р.	101,5	93,1	95,2	94,8	90,9	101,1	97,0
Простій на 1-й технічній станції, годин	2009 р.	10,96	7,69	13,62	7,82	7,04	12,69	9,44
	2010 р.	8,60	6,97	11,19	7,77	6,97	10,08	8,31
	+/- до 2009 р.	-2,36	-0,72	-2,43	-0,05	-0,07	-2,61	-1,13
	% до 2009 р.	78,5	90,6	82,2	99,4	99,0	79,4	88,0

* Джерело: складено за звітними даними Укрзалізниці за 2010 р.

2.1.2 Відсоток порожнього пробігу вагона

За 2010 р. відсоток пробігу по залізницях країни склав до загального – 39,5%, до навантаженого – 65,2%. До плану відсоток порожнього пробігу вагонів зменшено: до загального на 2,6%, до навантаженого на 7,6%, а до виконання у 2009 р. зменшено на 1,9% та 5,4% відповідно (таблиця 2.8).

Таблиця 2.8 – Відсоток порожнього пробігу до загального та до навантаженого за 2010 р.*

Показники	Період	Дон.	Придн.	Півд.	Півд.-Зах.	Одес.	Льв.	УЗ
Відсоток порожнього до загального, %	звіт 2009 р.	39,6	40,1	40,7	39,0	44,0	45,2	41,4
	план 2009 р.	40,5	41,0	41,3	40,0	44,5	45,2	42,1
	звіт 2010 р.	38,2	36,8	40,7	36,8	41,9	44,5	39,5
	+/- до плану	-2,3	-4,2	-0,6	-3,2	-2,6	-0,7	-2,6
	+/- до 2009 р.	-1,4	-3,3	0,0	-2,2	-2,1	-0,7	-1,9
Відсоток порожнього до навантаженого, %	звіт 2009 р.	65,6	67,0	68,7	64,0	78,6	82,3	70,6
	план 2010 р.	68,1	69,5	70,3	66,7	80,2	82,5	72,8
	звіт 2010 р.	61,7	58,3	68,5	58,1	72,1	80,3	65,2
	+/- до плану	-6,4	-11,2	-1,8	-8,6	-8,1	-2,2	-7,6
	+/- до 2009 р.	-3,9	-8,7	-0,2	-5,9	-6,5	-2,0	-5,4

*Джерело: складено за звітними даними Укрзалізниці за 2010 р.

На всіх залізницях зменшено відсоток порожнього пробігу до завдання: Донецькій – 2,3% та 6,4%, Придніпровській – 4,2% та 11,2%, Південній – 0,6% та 1,8%, Південно-Західній – 3,2% та 8,6%, Одеській – 2,6% та 8,1%, Львівській – 0,7% та 2,2%.

Зменшено також відсоток порожнього пробігу порівняно з 2009 р. до загального: на Донецькій – 1,4%, Придніпровській – 3,3%, Південно-Західній – 2,2%, Одеській – 2,1%, Львівській – 0,7%; до навантаженого: на Донецькій – 3,9%, Придніпровській – 8,7%, Південній – 9,0%, Південній – 0,2%, Південно-Західній – 05,9%, Одеській – 6,5%, Львівській – 2,0%.

Аналіз порожнього пробігу показав, що зменшення відсотка порожнього пробігу по УЗ відбулося через зменшення порожнього пробігу вагонів інвентарного парку УЗ на 4,6%, та збільшення приватних вагонів на 1,2%, де відсоток порожнього пробігу вагонів інвентарного парку УЗ складає 17,9% проти 19,7% 2009 р., приватних вагонів – 15,7% проти 14,5% 2009 р., а також збільшено порожній пробіг орендованих вагонів на 0,2%

Поряд з цим скорочено на 0,2% порожній пробіг вагонів інвентарного парку СНД, частка якого у загальному порожньому пробігу склала 6,3% проти 6,5% у минулому році.

2.2.3 Простій вагонів під однією вантажною операцією та на одній технічній станції

За 2010 р. простій вагонів під однією вантажною операцією скорочено, як до планового завдання на 4,31 год., так і до рівня минулого року на 3,56 год. і виконання цього показника становить 38,39 год.

Скорочено простій під однією вантажною операцією до рівня минулого року та до плану на усіх залізницях.

Простій вагонів на одній технічній станції скорочено як до планового завдання на 1,55 год., так і до рівня минулого року на 1,13 год. і виконання цього показника становить 8,31 год.

Простій вагонів на одній технічній станції як до рівня минулого року, так і до планового завдання скорочено на усіх залізницях.

2.2.4 Простій транзитного вагона з переробкою та без переробки

За 2010 р. з 36 сортувальних станцій простій транзитного вагона без переробки погіршено до рівня минулого року на 15 станціях (42%), до завдання – на 9 станціях (25%); простій транзитного вагона з переробкою погіршено до минулого року на 9 станціях (25%), до завдання – на 9 станціях (25%).

На вирішальних сортувальних станціях за 2010 р. середній час простою транзитного вагона без переробки склав 2,15 год., проти 2,1 год. у 2009 р. Середній час простою транзитного вагона з переробкою за звітний період становив 12,56 год., проти 13,64 год. за 2009 р.

Основними причинами невиконання завдання простоїв транзитних вагонів з переробкою та без переробки на станціях стали: довготривале очікування другого локомотиву для відправки двійною тягою, відправлення поїздів на «жорсткі» нитки графіку, зменшення маневрових локомотивів, надання вікон на виконання ремонтно-будівельних робіт, пере направлення вагонопотоку у зв'язку з відсутністю дизельного пального.

Аналіз простоїв вагонів на вирішальних станціях показує, що в 2010 р. в порівнянні з 2009 р. на станціях зріс простій з переробкою на станціях Запоріжжя – Лівє, Джанкой, Дарниця, Жмеринка, Одеса-Сортувальна.

До завдання простій з переробкою зріс на станціях Джанкой, Дарниця, Жмеринка.

Виконання простою без переробки на вирішальних станціях за 2010 р. в порівнянні з 2009 р. був збільшений на станціях: Джанкой – 1,78 год. проти 1,25 год., Жмеринка – 2,10 год. (1,82 год.), Одеса-Сортувальна – 2,77 год. (2,09 год.), Одеса-Застава 1 – 3,0 год. (2,59 год.), Знам'янка – 1,96 год. (1,77 год.), Львів – 1,07 год. (0,91 год.), Клепарів – 2,83 год. (2,66 год.).

2.2.5 Простій транзитного вагона у навантаженому стані

У квітні 2009 р. був запроваджений новий показник простою транзитного вагону у навантаженому стані на сортувальних станціях.

У 4 кварталі п.р. зменшили до завдання цей показник станції: Нижньопродніпровськ – Вузол – на 0,42 год., Запоріжжя – Лівє – на 0,97 год., Основа – на 1,38 год., Жмеринка – на 0,89 год., Знам'янка – на 0,15 год., Львів – на 0,47 год., Клепарів – на 0,51; до 2008 р. зменшений простій на станціях Джанкой на 1,55 год., Основа – на 0,96 год., Жмеринка – на 1,16 год., Знам'янка на 0,08 год., Львів на 1,70 год., Клепарів на 2,17 год.

2.2.6 Показники використання вагонів на під'їзних коліях

За 12 місяців 2010 р. у порівнянні з відповідним періодом минулого року кількість оброблених вагонів збільшилось на 417,8 тис. (6,3%) і становила 7028,9 тис. вагонів. Відповідно і середній час користування вагонами зменшився на 1,54 год. (7,12%) і становив 23,16 год.

Плата за користування вагонами складає 672,7 млн. грн., що на 159,7 млн. грн., або на 23,7% більше у порівнянні з відповідним періодом минулого року. З розрахунку на один оброблений вагон плата збільшилась на 16,68 грн. або на 16,7% і становила 118,43 грн. (таблиця 2.9).

Основні причини збільшення часу використання вагонів виникли через різкий спад виробництва металургійної продукції (відмова споживачів від продукції, відсутність ринку збуту, відсутність коштів на рахунку підприємств), тривале оформлення документів митними органами, зайнятість фронтів навантаження та вивантаження через нерівномірне надходження вагонів, в результаті чого вони простоювали на станціях та підходах до них за актами затримки.

На **Донецькій** залізниці за 12 місяців 2010 р. через збільшення кількості оброблених вагонів на 291,0 тис. од. (12,3%), середній час користування вагонами зменшився на 2,01 год. (8,3%) і становив 26,23 год.

Плата за користування вагонами збільшилось на 80,1 млн. грн. (32%) і становила 324,0 млн. грн. З розрахунку на один оброблений вагон плата збільшилась на 18,84 грн. (18,3%) і становила 121,91 грн.

На **Львівській** залізниці середній час користування вагонами збільшився на 2,24 год. (19,6%) і становив 11,44 год.

Кількість оброблених вагонів збільшилось на 67,9 тис. вагонів (16,3%) і склала 485,4 тис. вагонів.

Таблиця 2.9 – Показники користування вагонами за 2010 р.*

Залізниця	Оброблено вагонів				Сума плати на 1 оброблений вагон, грн.				Середній час користування вагонами, год.				Нараховано плати за користування вагонами, тис. грн.			
	2010	2009	до 2009		2010	2009	до 2009		2010	2009	до 2009		2010	2009	до 2009	
			(+,-)	(%)							(+,-)	(%)			(+,-)	(%)
Донецька	2657478	2366510	290968	12,3	121,91	103,07	18,84	18,3	26,23	24,22	2,01	8,30	323969,5	243910,5	80059,0	32,82
Придніпровська	1546317	1498148	48169	3,2	199,89	148,12	51,77	35,0	31,20	28,28	2,92	10,33	309099,5	221904,3	87195,2	39,29
Південна	604551	593265	11286	1,9	74,56	117,56	-43,00	-36,6	18,57	21,82	-3,25	-14,89	45076,6	69746,4	-24669,8	-35,37
Півд.-Західна	690827	598001	92826	15,5	62,81	68,32	-5,51	-8,1	16,65	16,97	-0,32	-1,89	43391,2	40853,7	2537,4	6,21
Одеська	1044355	1137706	-93351	-8,2	73,37	62,27	11,10	17,8	14,77	13,49	1,28	9,49	76620,4	70841,0	5779,5	8,16
Львівська	485356	417421	67935	16,3	70,59	60,91	9,67	15,9	13,68	11,44	2,24	19,58	34259,6	25426,9	8832,7	34,74
Укрзалізниця	7028884	6611051	417833	6,3	118,43	101,75	16,68	16,4	23,16	21,62	1,54	7,12	832416,7	672682,8	159733,9	23,75

*Джерело: складено за звітними даними Укрзалізниці за 2010 р.

Плата за користування вагонами зменшилась на 8,8 млн. грн. (34,7%) і становила 34,3млн. грн., з розрахунку на один оброблений вагон – збільшилась на 9,7 грн. (15,9%) і склала 70,59 грн.

На **Придніпровській** – середній час користування вагонами збільшився на 2,92 год. (10,3%) і становив 31,20 год.

Плата за користування вагонами зменшилась на 87,2 млн. грн. (39,3%) і становила 309,1 млн. грн. З розрахунку на один оброблений вагон плата збільшилась на 51,77 грн. (35,0%) і становила 199,89 грн.

Кількість оброблених вагонів збільшилась на 48,2тис. вагонів (-3,2%) і склала 1546,3 тис. вагонів.

На **Південній** – при збільшенні кількості оброблених вагонів на 11,2 тисячі (-1,9%), що склала 604,6 тис. вагонів, зменшився час користування вагонами на 3,25 год. (14,9%) і становив 18,57 год.

Плата за користування вагонами зменшилась на 24,7 млн. грн. (-35,4%) і становила 45,1 млн. грн. З розрахунку на один оброблений вагон плата зменшилась на 43 грн. (-36,6%) і становила 74,56 грн.

На **Одеській** – середній час користування вагонами збільшився на 1,28 год. (9,5%) і становив 14,77год. Плата за користування вагонами збільшилась на 5,8 млн. грн. (8,2%) і становила 76,6 млн. грн. З розрахунку на один оброблений вагон плата збільшилась на 11,10 грн. (17,8%) і становила 73,37 грн.

Кількість оброблених вагонів зменшилась на 93,3 тис. вагонів (-8,2%) і становила 1044,4 тис. вагонів.

На **Південно-Західній** – середній час користування вагонами зменшився на 0,32 год. (-1,9%) і становив 16,65 год. Плата за користування вагонами збільшилась на 2,5 млн. грн. (6,2%) і становила 43,4 млн. грн. З розрахунку на один оброблений вагон зменшилось на 5,51 грн. (-8,1%) і склала 62,81 грн.

Кількість оброблених вагонів збільшилось на 92,8 тисяч (15,5%) і становила 690,8 тис. вагонів.

2.3 Збереження вантажів та заходи по його забезпеченню

Ефективність функціонування залізничного транспорту залежить від чіткої роботи та взаємодії його структур. Причому одним із важливіших завдань залізниць є забезпечення збереженості вантажів, що перевозяться залізничним транспортом.

Сьогодні актуальність досліджень щодо збереження вантажів під час залізничних перевезень визначається відсутністю достатньої правової бази, що сприяє розкраданню вантажів із рухомого складу, гальмує розслідування підрозділами транспортної міліції кримінальних справ по фактах розкрадань вантажів, перешкоджає веденню профілактичної роботи в цьому напрямку.

Крадіжки вантажів призводять до порушення звичайного обігу продукції промисловості і сільського господарства, підриву пропозицій нашої країни як партнера у зовнішній торгівлі [4, 7].

Складне становище країни значною мірою погіршується внаслідок зростання злочинності та збільшення кількості адміністративних правопорушень, що чиняться у сфері суспільних відносин, які регулюються і охороняються адміністративним законодавством України. Проблема збереження вантажів на залізничному транспорті з кожним роком стає все більш актуальною.

За узагальненими звітними даними залізниць, за підсумками 2010 р. [11] збиток від незбережених перевезень вантажів по УЗ склав 3 млн. 185 тис. грн. проти 6 млн. 480 тис. грн. у 2009 р., тобто зменшився на 3 млн. 295 тис. грн. (таблиця 2.10).

Таблиця 2.10 – Розподіл збитків від незбереження перевезень вантажів між залізницями, тис. грн.*

Залізниця	Загальний збиток			У т.ч. від розкрадань		
	2009 р.	2010 р.	Відхилення 2010 до 2009 р. (+ -)	2009 р.	2010 р.	Відхилення 2010 до 2009 р. (+ -)
Придніпровська	3276	1225	- 830	3197	1013	- 775
Донецька	2055	1010	- 2266	1788	870	- 2327
Одеська	1021	468	-553	248	424	+176
Південна	128	364	+236	49	262	+213
Львівська	0	0	-	0	0	-
Південно-Західна	0	118	+118	0	0	-
Загалом по УЗ	6480	3185	6480	5282	2569	- 2713

* Джерело: складено за звітними даними Укрзалізниці за 2009 р.

У тому числі за розкрадання сплачено 2 млн. 569 тис. грн. (82%) проти 5 млн. 282 тис. грн. (85%) у 2009 р., тобто менше на 2 млн. 713 тис. грн.

Незважаючи на зменшення суми збитку, у його розподілі спостерігаються ті ж тенденції, що й у попередньому році. Так, основною причиною виникнення збитків залишаються розкрадання вантажів. Найбільші за розміром збитки, як і торік, мають Придніпровська та Донецька залізниці.

Найбільші суми сплачені за незбереженість виробів вугілля та кокс (27%) та виробів з чорних металів (15%). Але разом з тим спостерігається зростання збитків по іншим вантажам, у тому числі тим, збитків від незбереженості яких кілька років майже не було – світлі нафтопродукти, мінеральні добрива, поліетилен, медикаменти (таблиця 2.11).

Таблиця 2.11 – Розподіл збитків за основними родами вантажів, тис. грн.*

Найменування вантажу	Сума збитку			У т.ч. від розкрадань		
	2010 р.	2009 р.	Відхилення 2010 р. до 2009 р. (+ -)	2010 р.	2009 р.	Відхилення 2010 р. до 2009 р. (+ -)
Загальний збиток	3185	6480	-3295	2569	5282	-2713
У тому числі:						
вугілля та кокс	854	1330	-476	622	1138	-516
вироби з чорних металів	505	3105	-2600	478	3031	-2553
добрива	403	202	+201	390	164	+291
поліетилен	401	-	+401	401	-	-9
світлі нафтопродукти	380	776	-396	295	289	-9
медикаменти	343	-	+343	343	-	+343

* Джерело: складено за звітними даними Укрзалізниці за 2010 р.

Як показує аналіз збитку за основними родами вантажів, його зменшення в основному обумовлено значним скороченням у 2010 р. виплат за розкрадання металопродукції, (у 6 разів у порівнянні з 2009 р.). Разом з тим, значні суми продовжують сплачуватися за незбереженість вугілля та коксу, а також – вже другий рік поспіль – за розкрадання мінеральних добрив. Крім того, 744 тис. грн. було виплачено за двома випадками скоєних у 2010 р. розкрадань у великих розмірах вантажі, що перевозилися у міжнародному сполученні (343 тис. грн. – медикаментів на Одеській залізниці у січні та 401 тис. грн. – поліетилену на Донецькій залізниці у

квітні).

Протягом 2010 р., зважаючи на скорочення збитків від розкрадань металопродукції, основною категорією вантажів, за небереженість яких виплачувалися найбільші суми, залишалися вугілля та кокс.

За підсумками року збиток від їх небереженості склав 854 тис. грн. (27% збитку УЗ), що менше, ніж у 2009 р., на 476 тис. грн. У тому числі за розкрадання сплачено 622 тис. грн. (73% збитку по даній категорії вантажів).

Майже вся сума сплачена двома залізницями:

Придніпровською – 473 тис. грн., з яких 96% сплачено за розкрадання.

Донецькою – 346 тис. грн. (на рівні 2009 р.), з яких за розкрадання – 167 тис. грн., або 48%. Також звертає на себе увагу подальше зростання збитку залізниці від втрати вугілля з напіввагонів, технічно несправних або непридатних у комерційному відношенні (з нещільним приляганням люків) – 144 тис. грн.

За узагальненими оперативними даними, у 2010 р. на відповідальність залізниць складено 2327 комерційних актів про небереженість вугілля на орієнтовну суму 8,3 млн. грн. Для порівняння, за 2009 рік було складено 2730 таких актів на суму 9,2 млн. грн. Зменшення виникло за рахунок Придніпровської залізниці, на відповідальність якої складено 1017 актів на 4,7 млн. грн. Разом з тим кількість актів, складених на відповідальність Донецької, дещо збільшилася і склала 1204 акти на 3,1 млн. грн.

Збиток від небереженості металопродукції у 2010 р. в цілому по УЗ склав 505 тис. грн (15% загального збитку) і у порівнянні з 2009 р. зменшився у 6 разів.

Разом з тим, незважаючи на зменшення суми збитку, 95% його сплачено за розкрадання. У тому числі 70% віднесено на відповідальність воєнізованої охорони за розкрадання номенклатурної металопродукції (прокат, чавун, катанка, труби).

Зменшення збитку виникло за рахунок Придніпровської (на 1 млн. 352 тис грн.) та Донецької (на 1 млн. 300 тис. грн.) залізниць. Водночас на

Південній залізниці збиток по даній категорії вантажів збільшився – внаслідок розкрадання у грудні 2009 р. чавуну при перевезеннях з Росії призначенням у Іллічівськ.

Комерційних актів на відповідальність залізниць про незбереженість металопродукції у 2010 р. складено 77 на орієнтовну суму 614 тис. грн., з яких найбільше – на відповідальність Південної – 29 актів на 278 тис. грн., що також пов'язано з розкраданнями чавуну. На відповідальність Придніпровської складено 20 актів на 152 тис. грн.; на відповідальність Донецької – 17 актів на 149 тис. грн.

Збиток від незбереженості мінеральних добрив склав 403 тис. грн., з яких за розкрадання – 390 тис. грн. Це у 2 рази більше, ніж у 2009 р.

Основна частина цієї суми сплачена Донецькою (294 тис. грн.) за розкрадання карбаміду при перевезеннях зі станції Рубіжне маршрутами призначенням на станції Чорноморська Одеської, Костополь та Перечин Львівської залізниць. Як вже зазначалося, про виникнення недостач у межах Донецької свідчать результати зважування маршрутів з добривами на динамічних тензобагах станції Чаплине Придніпровської.

За оперативними даними, у 2010 р. про незбереженість добрив на відповідальність залізниць складено 90 актів на орієнтовну суму 1,3 млн. грн., основна частина з яких складена Одеською на незбереженість карбаміду при перевезеннях призначенням у порти (64 акти на 1 млн. грн).

Збиток від незбереженості світлих нафтопродуктів склав 380 тис. грн. (12% загального збитку УЗ). Збиток від розкрадань нафтопродуктів залишився на рівні 2009 р. і склав 78% загального збитку по даній категорії вантажів. Разом з тим слід зазначити, що практично всі суми були виплачені у 2010 р. (в основному за рішеннями суду) по випадках розкрадання, скоєних у 2008 та 2009 рр.

Основна частина збитку виплачена трьома залізницями: Придніпровською (177 тис. грн.), Південною (134 тис. грн.) та Донецькою (52 тис. грн).

Серед причин виникнення збитку, як вже зазначено, незважаючи на його суттєве зменшення, головною залишаються розкрадання вантажів, за що сплачено 81% загального збитку УЗ. Найбільші збитки від розкрадань мають Донецька (83% загального збитку залізниці) та Придніпровська (відповідно 86%). Крім того, збільшився збиток від розкрадань на Одеській та Південній залізницях.

У 2010 р. особливо несприятливі тенденції до погіршення ситуації з розкраданнями вантажів спостерігалися на Донецькій та Одеській залізницях.

На Донецькій це насамперед стосується станції Іловайськ, за рахунок якої, зокрема, виплачено 401 тис. грн. за скоєне у квітні 2010 р. розкрадання поліетилену за міжнародною відправкою Будьоннівськ – Дарниця № 935661. Також на даний час на розгляді в УЗ знаходяться три претензії на суму понад 1 млн. грн. за недостачі акумуляторів при експортних перевезеннях у липні – жовтні 2010 р. зі станції Обвідна Придніпровської призначенням до Азербайджану. Комісійною видачею на станції призначення були виявлені ознаки розкрадання вантажу з вагонів без порушення цілісності ЗПП. Всі три вагони під час перевезення у завантаженому стані були відчеплені для поточного ремонту на станції Іловайськ. Крім того, періодично надходить оперативна інформація інозалізниць та українських вантажовідправників про значні недостачі експортних вантажів, виявлені вже у листопаді та грудні 2010 р. у вагонах, які відправлялися з різних станцій, але під час перевезення також були відчеплені на станції Іловайськ для ремонту.

На Одеській залізниці стурбованість викликає ситуація в Одеському залізничному вузлі. Основна частина збитку залізниці від розкрадань (343 тис. грн., або 80%) сплачена за випадком розкрадання у січні 2010 р. медикаментів за міжнародною відправкою Київ Петрівка – Тбілісі № 33710836 і віднесена на відповідальність станції Одеса-Застава, де вагон знаходився майже добу, після чого на станції Іллічівськ-Поромний і були виявлені ознаки розкрадання (наявність на вагоні пошкодженого ЗПП).

Крім вже виплаченого збитку, висновок про погіршення ситуації з розкраданнями вантажів на залізниці, у тому числі номенклатурних, підтверджується матеріалами претензій, що знаходяться на розгляді, а також оперативною інформацією інозалізниць. Так, до УЗ заявлено 3 претензії на суму 177 тис. доларів США за розкрадання феросплавів за міжнародними відправками Ріоні (Грузія) – Жлобин (Білорусь) № 905993, -994, -995. Обставини випадків свідчать про можливість виникнення незбереженості а станції Іллічівськ-Поромний. У грудні 2010 р. надійшла інформація від Грузинської залізниці про виявлення значної недостачі молочних консервів за відправкою Гадяч – Тбілісі Товарна № 44721561 у вагоні, який 10 діб знаходився також на станції Іллічівськ-Поромний.

У жовтні 2010 р. у межах Одеської мав місце ще один випадок розкрадання номенклатурного вантажу (мила та зубної пасти) з контейнера № 6928463 за міжнародною відправкою Іллічівськ – Сергелів (Узбекистан) № 42693177. Під час руху поїзда на перегоні Плетений Ташлик – Шостаківка сталося спрацювання гальм, після чого на станції Кіровоград було виявлено, що на контейнері пошкоджений ЗПП відправника та втрачена митна пломба.

За втрату вантажів через технічну несправність вагонів сплачено 250 тис. грн. проти 341 тис. грн. у 2009 р.

При цьому найбільший збиток (147 тис. грн., що на рівні минулого року) має Донецька залізниця – внаслідок втрати вугілля через несправність люків (74 тис. грн.), деформацію люків (70 тис. грн.) та несправність торцевих дверей (3 тис. грн.). Якщо у 2009 р. збиток від технічної несправності вагонів виник по 48 відправках, то у 2010 р. – вже по 92 відправках. Планом заходів залізниці по забезпеченню збереженості вантажів на 2010 р. було передбачено організувати та провести комісійні перевірки дотримання вимог технологічних процесів та посадових інструкцій при виконанні ремонту вагонів на ВЧД Ясинувата, Дебальцеве-Сортувальне, Красноармійськ та Щотове; але за підсумками року збиток по ВЧД Щотове збільшився на 70 тис. грн. проти 2009 р., по ВЧД Ясинувата та

Красноармійськ – залишився на рівні 2009 р.

Крім Донецької, значний збиток від технічної несправності люків напіввагонів має Південна залізниця, якою виплачено 76 тис. грн. за втрату залізородних окатишів зі станції Золотнишине призначенням Комунарськ (суми стягнуті рішенням суду).

За порушення Правил приймання та видачі вантажів сплачено 150 тис. грн. (на рівні 2010 р.). Вся сума виплачена двома залізницями:

Придніпровською – 111 тис. грн. стягнуто судами по перевезеннях 2009 року за незбереженість бензину (68 тис. грн.) та бензолу (43 тис. грн.).

Донецькою – 39 тис. грн. за порушення при видачі бензолу (20 тис. грн.), а також порушення при прийманні до перевезення бензолу (20 тис. грн.), вугілля (10 тис. грн.) та рейкових скріплень (9 тис. грн.).

В таблиці 2.12 приведено господарства та підрозділи з вини яких залізницями сплачені основні збитки від незбереженості вантажів.

У 2010 р. залізницями направлений для розгляду до органів внутрішніх справ на транспорті 6921 матеріалів за випадками розкрадання вантажів (у 2009 р. – 5177 матеріалів). Відповіді отримані на 95% від направлених матеріалів, порушено 5468 кримінальних справ (по 79% направлених матеріалів), у тому числі на залізницях (таблиця 2.13).

Таблиця 2.12 – Господарства та підрозділи, з вини яких залізницями сплачені основні збитки від незбереженості вантажів, тис. грн.*

Назва господарства, підрозділу		2010 р.	2009 р.	
1.	<u>Донецька залізниця</u>			
	Служба перевезень (госпрозрахункова), у т.ч.	627	573	
	Станція Іловайськ	401	-	
	Станція Красноармійськ	35	15	
	Віднесено на ДЗН-1 (Ясинуватський район)	93	252	
	на ДЗН-2 (Краснолиманський район)	32	48	
2.	Воєнізована охорона (госпрозрахункова служба), у т.ч.	150	1174	
	НОР-2 (Ясинувата)	150	965	
3.	Вагонне господарство (госпрозрахункова служба), у т.ч.	147	156	
	ВЧД Щотове	106	36	
4.	ВЧД Ясинувата	23	20	
	Станція Рубіжне	62	199	
1.	<u>Придніпровська залізниця</u>			
	Дніпропетровська дирекція (ДН-1), у т.ч.	416	1008	
	Віднесено на ДНН-1 за недоліки в організації перевезень	181	611	
	Станція Нижньодніпровськ-Вузол	32	131	
	2.	Запорізька дирекція (ДН-3), у т.ч.	234	434
		Станція Запоріжжя-Ліве	67	17
		Станція Запоріжжя-Вантажне	37	-
		станція Нікополь	28	48
		віднесено на ДНН-3 за недоліки в організації перевезень	20	95
		3.	Воєнізована охорона (госпрозрахункова служба), у т.ч.	223	1192
		НОР-1 (Перший загін)	124	380
		НОР-3 (Запоріжжя)	99	327
	4.	Криворізька дирекція (ДН-2), у т.ч.	113	600
		Віднесено на ДНН-2 за недоліки в організації перевезень	65	183
	1.	<u>Одеська залізниця</u>		
Одеська дирекція (ДН-1), у тому числі		283	179	
Станція Одеса-Застава		252	7	
2.		Воєнізована охорона (госпрозрахункова служба), у т.ч.	129	135
		НОР-2 (Одеса)	91	38
		НОР-3 (Знам'янка)	38	59
3.		Вагонне господарство (госпрозрахункова служба)	24	135

* Джерело: складено звітними даними Укрзалізниці за 2010 р.

У 2010 р. залізницями направлений для розгляду до органів внутрішніх справ на транспорті 6921 матеріал за випадками розкрадання вантажів (у 2009 р. – 5177 матеріалів). Відповіді отримані на 95% направлених матеріалів, порушено 5468 кримінальних справ (по 79% направлених матеріалів), у тому числі на залізницях (таблиця 2.13).

Таблиця 2.13 – Інформація щодо взаємодії залізниць з органами внутрішніх справ*

	Передано матеріалів		Отримано відповідей		З них про порушення кримінальних справ	
	2010 р.	2009 р.	2010 р.	2009 р.	2010 р.	2009 р.
Одеська	2247	1451	1985	1426	88	87
Південна	1820	1190	1779	1145	14	13
Донецька	1446	1195	1420	1185	213	185
Придніпровська	1103	1043	1090	1005	720	609
Південно-Західна	246	254	246	253	3	5
Львівська	59	44	58	43	31	12
ВСЬОГО	6921	5177	6578	5057	1069	911

* Джерело: складено за звітними даними Укрзалізниці за 2010р.

Аналізуючи стан незбереження вантажів на залізницях України, автор прийшов до висновку, що основними шляхами для їх скорочення є

кваліфікований підбір технічних засобів охорони та впровадження ефективних нормативно-правових норм.

До технічних засобів охорони відносяться як звичайні (пломби, замки, охоронна сигналізація), так і спеціальні засоби: цільнометалеві вагони, контейнери, тара, упаковка, засоби кріплення вантажу тощо. Кожний з цих засобів має своє цільове призначення і можливості застосування (наприклад, тканина, плівка захищають вантаж від впливу навколишнього середовища, але не від осіб, які мають намір його викрасти, цільнометалеві вагони, замки, вмонтовані відеокамери та інші системи контролю можуть захищати вантаж від крадіжок). Але і застосування цих засобів при порушенні порядку навантаження, кріплення, вивантаження, маневрових робіт в окремих випадках не забезпечують збереження вантажів [171, 172].

Збереження вантажу забезпечується нормами різних галузей права (цивільного, трудового, адміністративного, кримінального). Деякі з норм стосуються громадян, які не мають відношення до транспорту, інші – взаємовідносин органів транспорту, вантажовідправників і вантажоотримувачів [171, 172].

Більша частина цих відносин регламентується цивільно-правовими нормами. Виняток складають адміністративно-правові норми, які регулюють порядок охорони. До цього блоку норм відносять також правила здійснення технічних операцій з прийому вантажу, вагонів, їх здавання під охорону, встановлення порядку огляду вагонів, тари, вантажу, їх навантаження, сортування, пломбування тощо.

Правові норми, які забезпечують охорону вантажів в окремих випадках мають бланковий характер. З одного боку, вони відсилають до відомчих нормативних актів, з другого – ці правила можуть відноситись до диспозицій норм різних галузей права. Тому дуже часто вид і характер порушення правового порядку при транспортуванні можна визначити лише за умов, коли є конкретні наслідки: пошкоджено вантаж або рухомий склад, скоєно крадіжку.

Забезпечення збереження вантажів на залізничному транспорті залежить не лише від дотримання транспортних стандартів і технічних умов на вантаж, тару, упаковку, вагони, контейнери, а й від порядку організації комерційної та експлуатаційної роботи, що у свою чергу нерідко вимагає додаткових чималих вкладень. Останні можуть бути відшкодовані виключно через систему тарифів. Оптимальна система тарифів може не лише відшкодувати витрати, а й сприяє раціональному розміщенню продуктивних сил у країні, розвитку економічних зв'язків, правильному розподілу вантажообігу між різними видами транспорту, активному впливу на якість транспортного обслуговування, в тому числі і збереження вантажів. У даному випадку існує зв'язок між транспортними стандартами і тарифами, який служить для забезпечення збереження вантажу [137].

Існуючі стандарти щодо транспортних засобів, видів транспорту, тари, упаковки, маркіровки, транспортної документації, складування тощо на залізничному транспорті не є бездоганними й тому надалі будуть порушуватись, оскільки вони виходять лише з необхідного (бажаного) і не враховують фактичного стану вантажу: тари, вагонів на момент навантаження предметів, оформлення на перевезення документів тощо. Бажане тут може бути лише орієнтиром для порівняння. Так, на думку автора, нормативи на вантаж, тару, вагони мають встановлюватися таким чином, щоб останні витримували навантаження, що виникає в ході маневрових робіт під час пуску вагонів швидкістю понад 5 км/год., перевищення якої призводить до пошкодження вагонів.

На нашу думку, доцільно деталізувати кожний вид існуючих стандартів. Це дозволить встановити нормативи вантажів, тари, вагонів щодо фактичного стану дотримання яких учасниками перевезення забезпечить їх збереження. На основі таких стандартів можна визначити відповідні тарифи. Отже за кожний комерційно або технічно пошкоджений вагон згідно із встановленими тарифами залізницями отримуватиме меншу плату, а вантажовідправник, якщо він здав не підготовлений до транспортування

вантаж, запакований у тару, що не забезпечує його збереження, або припускає інші порушення порядку охорони вантажів, повинен сплатити залізниці за додаткові заходи по охороні вантажу на шляху його проходження. За таких умов є можливість створення гнучкої самоорганізованої системи стандартів, тарифів, які сприятимуть збереженню вантажів.

У цьому випадку вантажовідправники будуть зацікавлені у підготовці вантажів до транспортування, а залізниця – у виявленні порушень охорони вантажу та їх усуненні, оскільки ці порушення безпосередньо впливатимуть на прибуток. Це дозволить реконструювати і вдосконалювати люки, запірнопломбувальні та інші засоби, з метою забезпечення надійного захисту вантажів.

В чинному адміністративному законодавстві України передбачена відповідальність за недотримання стандартів при транспортуванні, зберіганні й використанні продукції (ст. 170 КпАП України), але на сьогодні ця стаття стосовно перевезень вантажів на залізничному транспорті не діє, залишається «мертвою». Формальним є те, що органи (посадові особи), які мають право скласти адміністративні протоколи за вказані правопорушення і приймати за ними рішення, віддалені; а ті, які безпосередньо стикаються з цими правопорушеннями, не мають повноважень скласти адміністративні протоколи. Отже, необхідно внести зміни до ст. 255 КпАП України органам внутрішніх справ і структурам Міністерства транспорту та зв'язку.

Важливу роль у забезпеченні збереження вантажів на залізничному транспорті відіграє порядок контролю за станом вантажів і особами, задіяними під час обробки на всіх стадіях транспортного процесу. Аналіз існуючого порядку охорони майна, де прийомоздатчики вантажу, пошти одночасно здійснюють функції прийому, відправлення, видачі, контролю, охорони, свідчить, що система контролю за зберіганням вантажів та особами, задіяними в технологічному процесі, має бути самоорганізована. Це

дозволить локалізувати чи нейтралізувати суперечності між окремими суб'єктами контролю на всіх стадіях транспортного процесу.

Існуюча система контролю вимагає певної реорганізації і вдосконалення. Вона має ґрунтуватись на суб'єктно-об'єктних відносинах як по вертикалі, так і по горизонталі. На випадок виникнення суперечностей між різними суб'єктами контролю повинен бути встановлений такий порядок їх рішень, за якого перевага було б віддано інтересам збереження вантажу. Наприклад, одним із завдань пункту комерційного огляду – виявлення й усунення комерційного браку. Ефективність такої форми контролю значно підвищиться, якщо прийомоздавачів вантажів матеріально стимулювати за кількість виявлених випадків і виду усуненого ними браку. Можливо, при цьому виникнуть суперечності між ними й керівниками підрозділів транспорту щодо вдосконалення технології огляду вагонів, створення необхідних умов для роботи, розподілу відповідальності між різними підрозділами транспорту тощо. Проте рішення їх переважно спрямовуватимуться на посилення контролю, усунення причин та умов незбереження вантажів.

Цивільно-правова відповідальність за порушення транспортних зобов'язань за галузевим актом – Статутом залізниць, який виключає зміну відповідальності як між перевізником та його клієнтами, так і залізницею, не стимулює всіх учасників транспортного процесу вживати заходів, необхідних для забезпечення збереження вантажу. Вона дає перевізнику можливість лише формально поставитися до забезпечення збереження вантажів на стадії прийому-відправлення. За нових умов господарювання клієнти залізничного транспорту навряд чи будуть згодні з існуючим сьогодні становищем.

Одне із питань, яке необхідно розв'язати, – це адміністративна відповідальність працівників залізниці в окремих випадках. Парадокс у тому, що вони за порушення адміністративно-правового порядку (умов перевезення, порядку організації комерційної та експлуатаційної роботи) при виконанні своїх функціональних обов'язків не несуть адміністративної

відповідальності, крім випадків, пов'язаних з пожежною безпекою і тих, які перелічені у ст. 136 КпАП України. Тому перед юристами постає завдання розробити, а перед законодавчою владою – прийняти низку конкретних адміністративно-правових норм відповідного характеру.

На сьогодні дисциплінарна та матеріальна відповідальності за порушення адміністративно-правового порядку охорони вантажів своєї мети не досягла. Застосування першої залежить від рішення керівників підприємств транспорту, а реалізація іншої (при втраті вантажу, який виявлено за сотні кілометрів від місця порушення) ускладнюється. Штраф, який накладається на порушників службових інструкцій, навіть у розмірі кількох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, на наш погляд, стане ефективнішим, ніж тисячі гривень, які стягуватимуться не з них, а з організацій транспорту, інших підприємств та установ. Установлення адміністративної відповідальності за порушення порядку охорони вантажів працівниками залізниці при виконанні ними своїх обов'язків не має альтернативи при переході транспорту на ринкові відносини.

Необхідно упорядкувати матеріальну відповідальність за простій вагонів, роз'єднання вантажу і документів, несвоєчасне вивантаження, порушення порядку проведення маневрових та інших робіт, при виконанні яких пошкоджено рухомий склад, вантаж тощо, хоча ст. 40 КпАП України дозволяє розв'язати питання по відшкодуванню збитків, заподіяних адміністративним правопорушенням у порядку цивільного судочинства.

Не потрібно доказувати і те, що існуючий на транспорті пропускний режим, попереджає частину порушень громадського порядку, безпеки і збереження вантажів. Однак у Кодексі України про адміністративні правопорушення передбачена відповідальність не за порушення пропускного режиму на транспорті, а за порушення, пов'язані з ним, коли винні особи завдають шкоди безпеці руху, збереженню вантажів.

На нашу думку, в ч. 1 ст. 136 КпАП України не повністю встановлений перелік об'єктів транспорту, за перебування на яких без належного дозволу

настає відповідальність. Наприклад, при маневрових роботах пошкоджується багато вагонів, переважна більшість з вантажем, доступ до якого стає вільним, звідки й можливість крадіжок. Відсутня також відповідальність і за порушення порядку видачі (отримання), вивозу (виносу) вантажу на об'єктах, безпосередньо пов'язаних з вантажними операціями. Необхідно передбачити адміністративну відповідальність за порушення пропускового режиму на транспорті окремо і викласти статтю у такій редакції:

Порушення пропускового режиму на залізничному, автомобільному, повітряному, морському і річковому транспорті.

Порушення порядку перебування, видачі (отримання), вивозу (виносу) вантажу, багажу або інших матеріальних цінностей, – тягнуть за собою попередження або штраф у розмірі від одного до трьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Вказані пропозиції, сприятимуть, на наш погляд, захисту прав і законних інтересів громадян, а також підприємств, організацій, установ та держави.

2.4 Операторська діяльність по якісному перевезенню вантажів на залізничному транспорті

Створення ефективного вертикально-інтегрованого механізму операторських компаній по перевезенню вантажів є запорукою виникнення та подальшого розвитку конкурентного середовища на ринку вантажних перевезень [92]. Слід, зазначити, що нормативно-правова база, яка б регулювала діяльність операторських компаній на залізницях України, практично відсутня. Окремі положення діяльності операторських компаній, розроблені Укрзалізницею, мають корпоративний та монопольний характер і по своїй природі не можуть сприяти розвитку конкурентного середовища.

Разом з тим поштовхом до росту парку власних вагонів і виникненню операторських компаній в кінці 90-х та початку 2000-х сприяли деякі фактори:

- загострення та виникнення дефіциту парку вантажних вагонів на фоні зростання об'ємів вантажних перевезень та через відсутність закупок нових вагонів Укрзалізницею;

- усвідомлення великими фінансово-промисловими групами загрози розвитку бізнесу в сфері транспортного забезпечення перевезень продукції.

Укрзалізницею були прийняті заходи щодо розвитку операторського ринку. Так було затверджено «Правила реєстрації та експлуатації власних вантажних вагонів» наказом Мінтрансу від 28.09.2004 р. № 856 та розроблений типовий договір про перевезення вантажів у власному рухомому складі та направлено на залізниці і використовується в роботі на сьогоднішній день.

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

Загальна кількість власних вантажних вагонів станом на 1 січня 2011 р. дорівнювала 61670 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% [75].

З причин відміни звітності Укрзалізниці щодо діяльності компаній-операторів за 2010 р. розглянемо результати роботи на ринку залізничних перевезень за 2009 р.

Оператори використовують різні форми власності, що свідчить про їх бажання зайняти свою гілку на ринку перевезень. Інформація про форми власності існуючих операторів наведена в таблиці 1 та схематично відображена на рисунку 2.3 та таблиці 2.14.

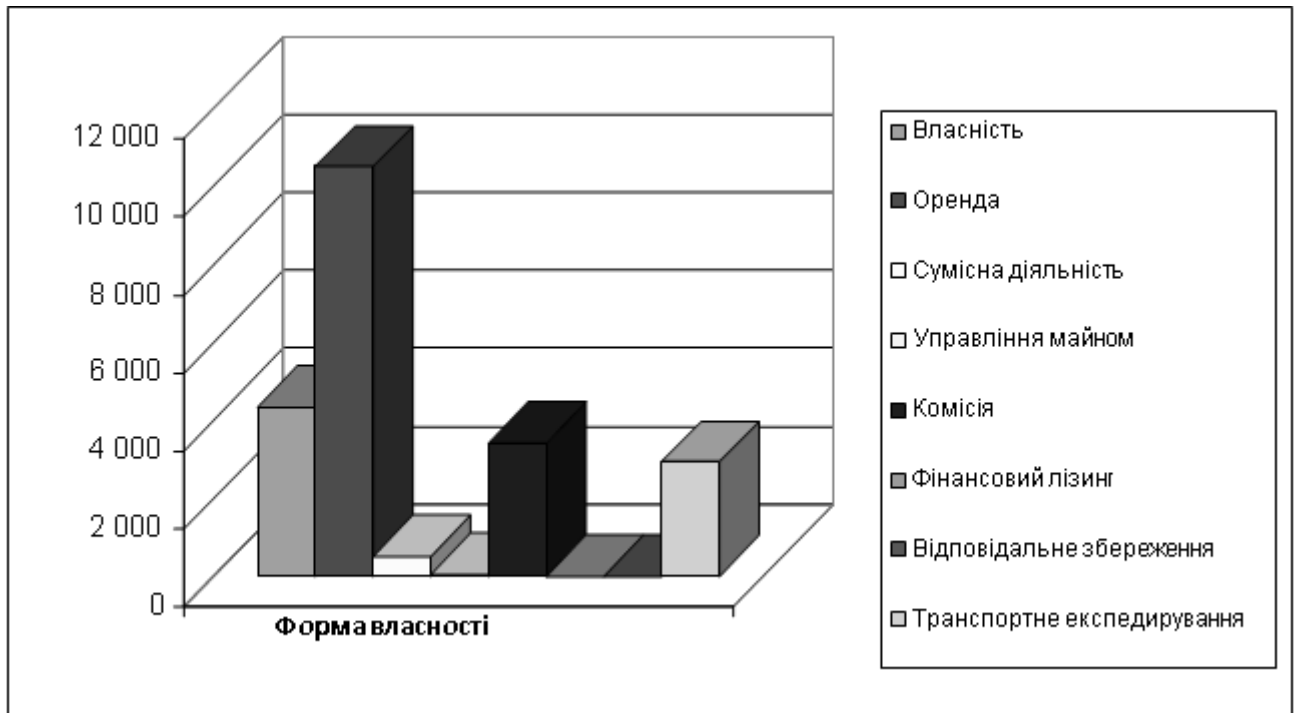


Рисунок 2.3 – Розподіл вагонів операторів по формах власності
(складено за звітними даними Укрзалізниці за 2009 р.)

Таблиця 2.14 – Розподіл вагонів операторів по формах власності та їх питома вага станом на 01.01.2010 р.*

Назва оператора	Форма власності							Всього	Питома вага наявності вантажних вагонів оператора, %
	Власність оператора	Оренда	Сумісна діяльність	Управління майном	Комісія	Транспортне експедирування			
ТОВ "Лемтранс"	30	10 492	0	0	0	0	10 522	48,48	
ДП "Укрспецвагон"	3 678	0	0	0	0	0	3 678	16,95	
ЗАТ "Укренерготранс"	0	0	0	0	300	2 927	3 227	14,87	
ТОВ "Укрметалургтранс"	100	0	0	0	3 018	0	3 118	14,37	
ДП "Трансгарант-Україна"	0	0	498	0	0	0	498	2,29	
ТОВ "Екс Ім Транс"	493	0	0	0	0	0	493	2,27	
ТОВ Скіф Шіппінг	0	0	0	0	100	0	100	0,46	
ТОВ Інтертранссервіс	0	0	0	35	0	0	35	0,16	
Корпорація "Міжрегіональний Промисловий Союз"	31	0	0	0	0	0	31	0,14	
Всього	4 332	10 492	498	35	3 418	2 927	21 702		
Питома вага вагонів відповідної форми власності, %	19,96	48,35	2,29	0,16	15,75	13,49	100,00	100,00	

* Джерело: складено за звітними даними Укрзалізниці за 2009 р.

Слід зазначити, що ринок операторських послуг корисно впливає на інших приватних власників вагонів, які в силу тих чи інших причин не можуть або не мають бажання виступати як оператори, але зацікавлені в обігу своїх приватних парків. Власники вантажних вагонів та форми взаємодії з ними операторів наведено в таблиці 2.15.

Таблиця 2.15 – Розподіл форми власності вагонів операторів станом на 01.01.2010 р.*

Назва оператора	Форма власності	Власник вагонів	Кількість ваг.
ТОВ "Лемтранс"	оренда	Корпорація "Міжрегіональний Промисловий Союз" Дон	10 492
ТОВ "Лемтранс"	власність оператора	ТОВ "Лемтранс"	30
ДП "Укрспецвагон"	власність оператора	ДП "УКРСПЕЦВАГОН"	3 678
ЗАТ "Укренерготранс"	комісія	ЗАТ «Парекс факторингс ир лизингас»	50
ЗАТ "Укренерготранс"	комісія	ТОВ "Інвестиційна вагонна компанія"	220
ЗАТ "Укренерготранс"	комісія	ТОВ "Об'єднаний транспортний холдинг"	30
ЗАТ "Укренерготранс"	Транспортне експедирування	ЗАТ «Парекс факторингс ир лизингас»	912
ЗАТ "Укренерготранс"	Транспортне експедирування	ТОВ "Об'єднаний транспортний холдинг"	100
ЗАТ "Укренерготранс"	Транспортне експедирування	ТОВ "ІНТЕРКАРТРАНС"	109
ЗАТ "Укренерготранс"	Транспортне експедирування	ТОВ "ІНТЕРЛІЗІНВЕСТ"	120
ЗАТ "Укренерготранс"	Транспортне експедирування	ТОВ "Інвестиційна вагонна компанія"	1 686
ТОВ "Укрметалургтранс"	комісія	ДП "УКРСПЕЦВАГОН"	505
ТОВ "Укрметалургтранс"	комісія	ТОВ "ІНТЕРКАРТРАНС"	150
ТОВ "Укрметалургтранс"	комісія	ДП "Нексус-Виробничо-комерційна комп." Прид.зал.	201
ТОВ "Укрметалургтранс"	комісія	ТОВ "Металургтранс"	136
ТОВ "Укрметалургтранс"	комісія	ТОВ "Компанія "Динекс"	25
ТОВ "Укрметалургтранс"	комісія	ВАТ "Маріупольський меткомбінат ім. Ілліча"	119
ТОВ "Укрметалургтранс"	комісія	ТОВ "ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ "АЗОВПРОМТРАНС"	282
ТОВ "Укрметалургтранс"	комісія	ЗАТ "Ілліч-Сталь"	819
ТОВ "Укрметалургтранс"	комісія	ПП "ВТБ ЛІЗИНГ УКРАЇНА"	781
ТОВ "Укрметалургтранс"	власність	ТОВ "Укрметалургтранс"	100
ДП "Трансгарант-Україна"	сумісна діяльність	ВАТ "Дніпрококс"	498
ТОВ "Екс Ім Транс"	власність	ТОВ "Екс Ім Транс"	493
ТОВ Скіф Шіппінг	комісія	ВАТ "МК "Азовсталь"	100
ТОВ Інтертранссервіс	Управління майном	ТОВ "ТрансГрупп"	35
Корпорація "Міжрегіональний Промисловий Союз"	власність оператора	Корпорація "Міжрегіональний Промисловий Союз" Дон	31

* Джерело: складено за звітними даними Укрзалізниці за 2009 р.

В таблиці 2.16 представлено кількість вагонів операторів за основними родами рухомого складу.

Таблиця 2.16 – Кількість вагонів операторів за основними родами рухомого складу станом на 01.01.2010 р.*

Назва оператора	Кількість вагонів по типах**							Із них				
	Всього	КР	ПЛ	ПВ	ЦС	РФ	ІНШІ	ЦМВ	ОКТ	ЗРВ	ФТГ	МВЗ
ТОВ "Лемтранс"	10 522			10 492			30		30			
ДП "Укрспецвагон"	3 678						3 678		3 678			
ЗАТ "Укренерготранс"	3 227			3 127			100		100			
ТОВ "Укрметалургтранс"	3 118		474	1 838			806	33	364			
ДП "Трансгарант-Україна"	498			498								
ТОВ "Екс Ім Транс"	493			493								
ТОВ Скіф Шіппінг	100						100					
ТОВ Інтертранссервіс	35			35								
Корпорація "Міжрегіональний Промисловий Союз"	31			31								
Всього	21 702	0	474	16 514	0	0	4 714	33	4 172	0	0	0
Питома вага вагонів операторів до загальної кількості, %	100,00	0,00	2,18	76,10	0,00	0,00	21,72	0,15	19,22	0,00	0,00	0,00

* Джерело: складено за звітними даними Укрзалізниці за 2009 р.

** Умовні позначення вагонів: КР – криті вагони, ЦМВ – цементовози, ПЛ – платформи, ОКТ – обкотишовози, ПВ – напіввагони, ЗРВ – зерновози, ЦС – цистерни, ФТГ – фітінгові платформи, РФ – рефрижератори, МВЗ – мінераловози.

Протягом 2009 р. можна відмітити зростання діяльності операторів, яке видно з обсягів внутрішньодержавних перевезень, транзиту, експорту та імпорту.

З дев'яти офіційно зареєстрованих операторів можна виділити такі потужні компанії як ТОВ "Лемтранс", ДП "Укрспецвагон", ЗАТ "Укренерготранс", ТОВ "Укрметалургтранс".

На рисунку 2.4 відображені обсяги перевезень вантажів в межах України вагонами парку УЗ інвентарним парком, власним та окремо парком операторів.

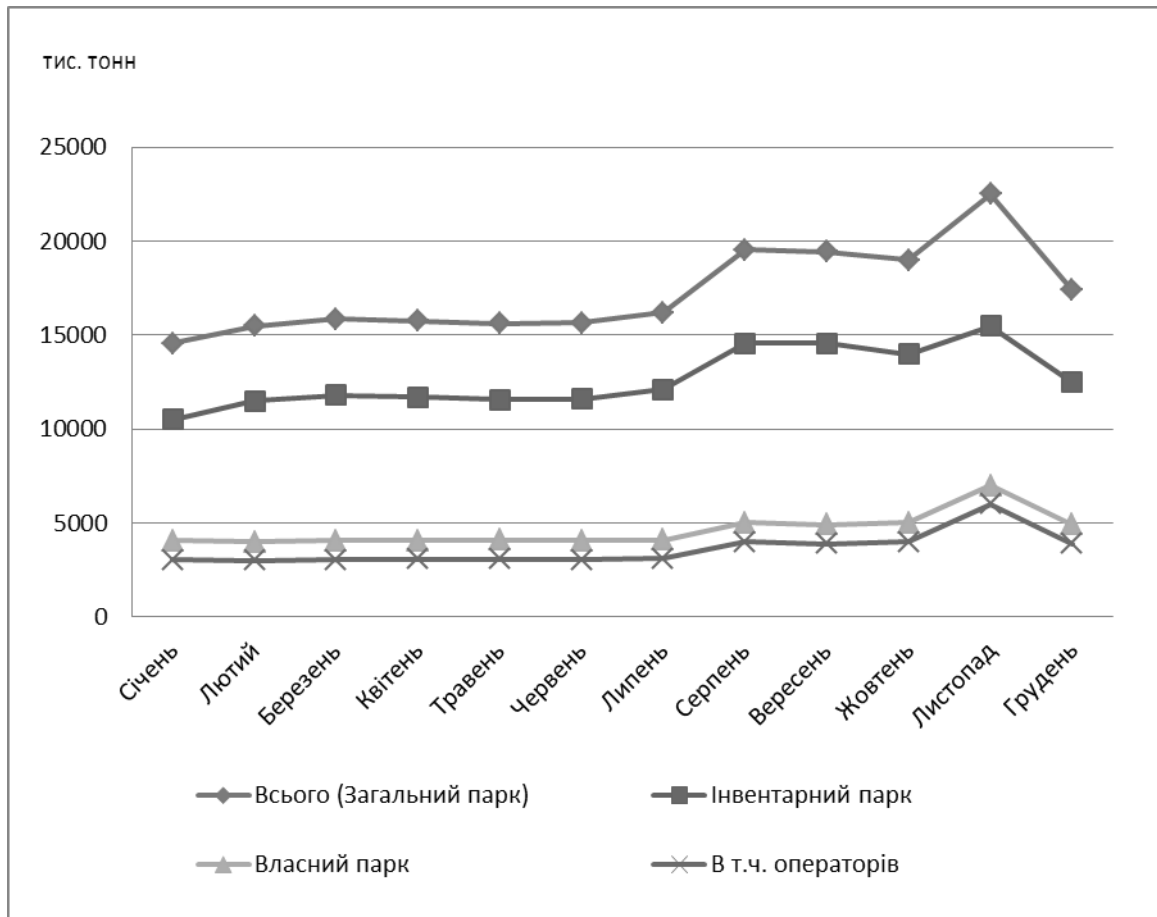


Рисунок 2.4 – Динаміка обсягів перевезень вантажів вагонними парками, січень–грудень 2009 р. (розроблено автором)

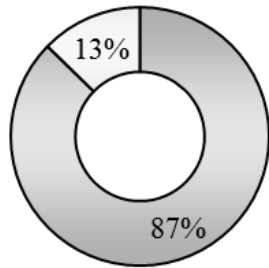
Компанії-оператори значно нарощують темпи розвитку на ринку послуг перевезень. Загальна кількість власних вагонів на кінець року становить 60544 од. (рисунок 2.5, таблиця 2.17). Кількість вагонів операторів складає 21702 тобто майже 34% від власного парку України знаходиться в управлінні компаній-операторів.

Порівнюючи з 2008 р. відсоток задіяних вагонів парку операторів впав на 8%. Також видно незначне падіння обсягів внутрішньодержавних перевезень з 53660 тис. тонн до 42252 тис. тонн, що обумовлено світовою кризою та падінням виробництва в різних галузях промисловості.

Динаміка зміни вантажного вагонного парку

Структура вагонного парку України

1999 рік



□ УЗ □ Власні вагони

2010 рік

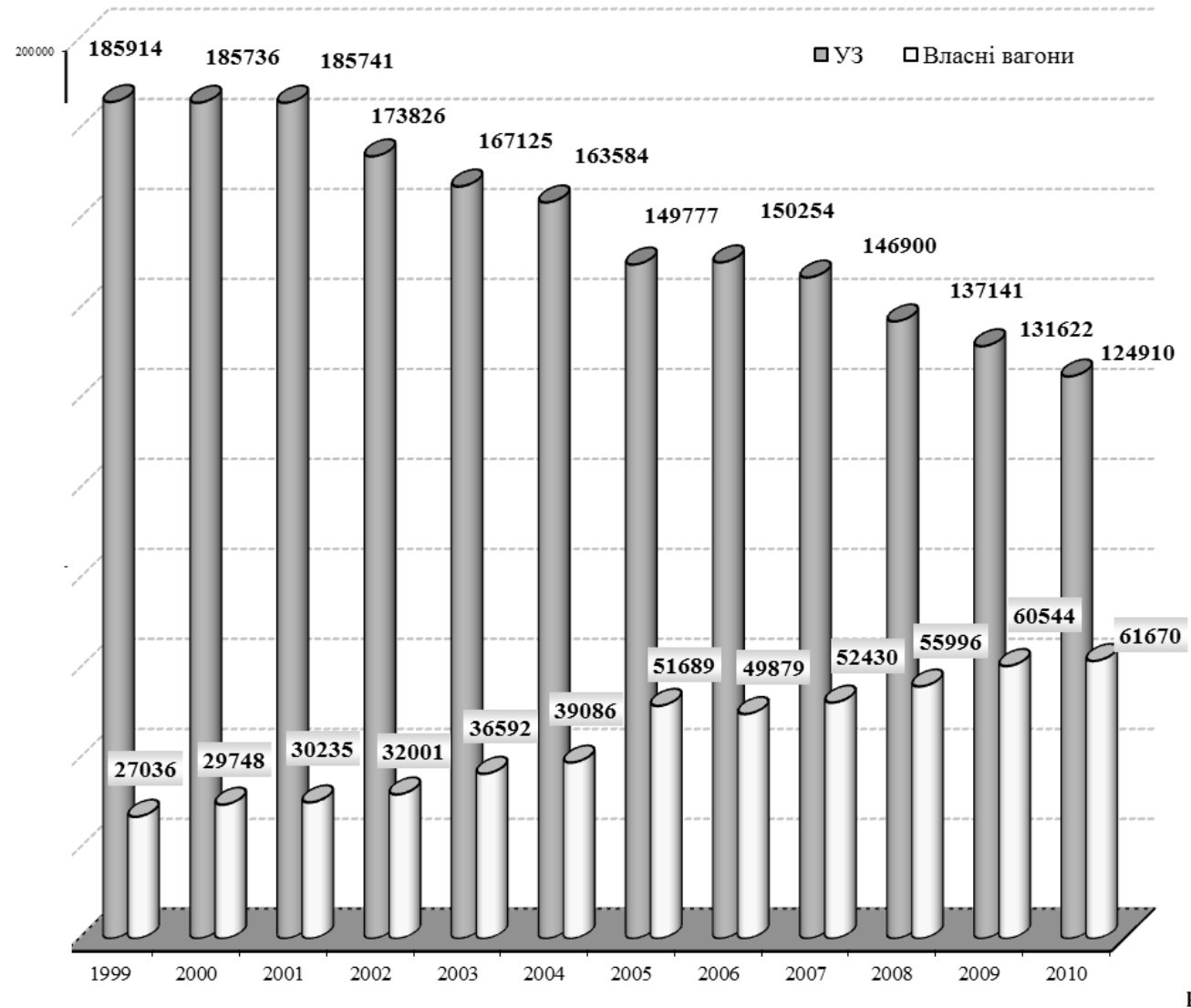
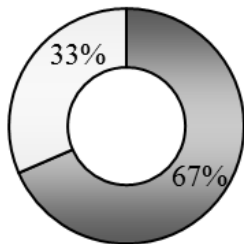


Рисунок 2.5 – Динаміка зміни вантажного вагонного парку (розроблено автором)

Таблиця 2.17 – Парк вантажних вагонів України станом на 01.01.2010 р.

Парк вантажних вагонів	Всього	КР	ПЛ	ПВ	ЦС	РЕФ	Інші всього	У тому числі									Не визн.
								КНВ	ЦМВ	ОКТ	ЗЕР	ФТГ	ДМК	МВЗ	ТР	інші	
ІНВЕНТАРНИЙ, у тому числі:	131622	14659	9174	64127	10188	431	3343	1	4315	3883	12136	4016	1069	689	377	544	0
УСВ	4761	0	0	0	0	0	4761	0	1	3678	0	0	0	653	0	0	0
УРТ	848	0	0	0	0	352	496	0	0	0	0	0	0	0	0	496	0
Ліски	3765	0	58	0	0	0	3707	0	1	0	0	3704	0	0	0	0	0
ЦП	2636	0	0	0	0	0	2636	0	0	0	0	0	909	0	0	0	0
ВЛАСНИЙ, у тому числі:	60544	909	1115	23262	16478	297	18485	-	3020	1859	884	322	-	5110	2	2452	0
УСВ	7923	0	580	0	1216	0	6127	-	1494	0	735	0	-	3567	0	7	0
УРТ	3311	509	0	0	0	267	2535	-	0	0	0	102	-	0	0	2433	0
Ліски	8980	0	0	0	0	0	898	-	0	0	0	160	-	0	0	0	0
ДВРЗ	441	0	0	441	0	0	0	-	0	0	0	0	-	0	0	0	0
ВСЬОГО (інв.+власн.)	192166	15568	10289	87389	26666	728	51528	1	7335	5742	13020	4338	1069	5799	357	2996	0
ВИДІЛЕНІ номери для власн.ваг.	8726	254	350	3232	1116	0	3697	-	589	262	868	955	-	141	0	0	77
ПРОДАНІ власні ваг. Не зареєстровані іншими адм.	2204	0	85	1200	702	0	217	-	3	110	74	17	-	0	0	6	0

Проводячи аналіз обсягів перевезень операторів, слід зазначити, що обсяги перевезення операторами складає 66,8% від обсягів перевезення власним парком. Таким чином компанії-оператори фактично є лідерами в галузі перевезень у приватних вагонах. Від загального парку УЗ обсяги перевезень в межах України власними вагонами всіх операторів складає 22,8%, транзит 12,4%, імпорт 31,4% експорт 12,1%. Провізна плата за перевезення у рухомому складі операторів склала майже 49,9% від провізної плати за перевезення власним парком з цього видно, що оператори перевозять в основному низькоцінові вантажі і тим забезпечують потреби відправників в перевезеннях.

Важливо відмітити, що при невеликій загальній кількості вагонів операторів від загальної кількості власних вагонів 35,5%, обсяги перевезення компаніями-операторами виконуються на 66,8% що свідчить про ефективну операторську роботу на ринку перевезень і оперування парком власних вагонів.

Але ринок операторських послуг має свої певні проблеми. Про це свідчить що було задіяно лише 80% вагонів операторів, приймаючи до уваги що оператори мають у своєму використанні лише частку власного парку, а використовують приватні парки на різних умовах власності.

Окремо можна виділити такі державні підприємства як ДП "Укрспецвагон", ДП «Укррефтранс», ДП "УДЦТС "Ліски", ДП «ДВРЗ», вантажообіг яких в цілому за 2009 р. склав 824 тис. тонн, провізна плата - 75 300 000 грн.

Слід зазначити, що державні оператори вагонних парків досить неефективно використовують свій наявний потенціал.

Аналіз діяльності державних операторів за 2009 р. виглядає наступним чином:

ДП "Укррефтранс". Протягом 2009 р. рухомим складом ДП "Укррефтранс" було перевезено загалом 19,3 тис. тонн вантажів, що на 24%

нижче 2008 р. (26,4 тис. тонн), в т.ч. у вагонах-термосах 7,5 тис. тонн (у 2008 р. - 58,1 тис. тонн), у вагонах переобладнаних із ізотермічних в криті – 787,6 тис. тонн (2008 р. – 889,4 тис. т.), в рефрижераторних секціях – 31,7 тис. тонн (2008 р. – 142,0 тис. тонн).

В розрізі основних вантажів суттєво зменшено обсяги перевезень вина та горілчаних напоїв – 3,9 тис. тонн (2008 р. – 12,1 тис. тонн), напоїв, соків – 24,1 тис. тонн (2008 р. – 103,2 тис. тонн), тари скляної – 9,1 тис. тонн (2008 р. – 22,3 тис. тонн), але разом з цим збільшено об'єми перевезень консервів – 21,1 тис. тонн (2008 р. – 18,7 тис. тонн), кондитерських виробів – 275,3 тис. тонн (2008 р. – 263,4 тис. тонн), олії рослинної – 79,8 тис. тонн (2008 р. – 68,5 тис. тонн), паперової продукції – 18,2 тис. тонн (2008 р. – 11,4 тис. тонн).

Крім перевезень вантажів, ДП “Укррефтранс” також надає свій рухомий склад в оренду, так протягом 2009 р., середньомісячна кількість орендованого рухомого складу становила 700 вагонів, що на 40% менше, ніж у 2008 р. (1170 вагонів), що приносило щомісяця близько 2,8 млн. грн. доходу (у 2008 р. – 4,1 млн. грн.).

Зменшення обсягів перевезень у минулому році пояснюється вантажовласниками суттєвим зниженням ринку попиту на продукцію, при тому, що промисловість працювала в звичайному режимі.

Основну частину доходу від оренди приносили криті універсальні вагони, які були задіяні на перевезеннях будівельних матеріалів, але в зв'язку з поступовим занепадом цієї галузі в минулому році, на даний час із 488 вагонів, в оренді знаходиться 90, інші повернуті з оренди та простоюють.

ДП УДЦТС “Ліски”. Станом на 01.01.2010 р. на балансі ДП УДЦТС “Ліски” знаходиться 4662 вантажних вагона, з них:

- фітінгових платформ 3773 од., з них з нумерацією, що починається з «5» – 80 од.;
- спеціалізованих платформ для контрейлерних перевезень – 80 од.;

- вагонів-автомобілевозів – 738 од.;
- платформа, що модернізована для перевезення мікроавтобусів – 1 од.;
- універсальні платформи під переобладнання у фітингові – 69 од.;
- двохярусна платформа – 1 од.

За 2009 р. фітинговими платформами, що знаходяться у розпорядженні ДП УДЦТС “Ліски”, було перевезено 1019,7 тис. тонн вантажу (або 67,7 % по відношенню до аналогічного періоду минулого року), з них в експортному сполученні перевезено 473,8 тонн, в імпортному – 335,5 тис. тонн, у транзитному – 121,3 тис. тонн, в межах України – 89 тис. тонн.

В кількісному вираженні протягом 2009-го р. відправлення фітингових платформ складало 80719 од., з них завантажених 79482 од, або 98,5%. Через зменшення у 2,4 рази обсягів перевезень завантажених контейнерів (у 2008 р. перевезено великотоннажних контейнерів – 117586 од., а у 2009 р. – 48682 од.), використання фітингових платформ за 2009-й р. у порівнянні до показників 2008-го р. зменшилось в 1,7 разів.

Аналізуючи динаміку змін обсягів перевезень контейнерів фітинговими платформами протягом минулого року, слід відмітити, що середньомісячне завантаження однієї фітингової платформи поступово зростає протягом року. Так, у січні 2009 р. завантаження однієї платформи у середньому відбувалось 2,7 разів, а на кінець року цей показник збільшився майже вдвічі і склав близько 4,7 разів. Таким чином, у грудні 2009-го р. у порівнянні до аналогічного періоду попереднього року спостерігаємо незначне зниження обсягів відправлень лише на 6,7 %.

Обсяги ремонту за 2009-й р. складають: деповський – 714 фітингових платформ і капітальний – 68 фітингових платформ, на що витрачено близько 12 млн. грн.

Стосовно вагонів-автомобілевозів, що знаходяться на балансі ДП УДЦТС “Ліски”. Протягом 2008-го р. ДП УДЦТС “Ліски” успішно надавав

вагони-автомобілевози під завантаження не лише на території України, а і в такі країни, як: Литовська Республіка, Узбекистан та Угорщина. Протягом 2008-го р. було надано 5245 од. таких вагонів, з яких 2412 од. було надано в Україні, 1617 од. – у Литовську Республіку, 1056 од. – в Узбекистан, 160 од. – в Угорщину. Ремонт вагонів-автомобілевозів у 2008 р. склав 487 од. на суму 4,4 млн. грн.

Протягом 2009 р., у зв'язку зі складним кризовим економічним становищем у світі та зменшення обсягів виробництва підприємств промисловості та машинобудування, попит на такі перевезення значно знизився. У 2009 р. було надано під завантаження 359 од. таких вагонів, з яких 38 од. було надано в Україні, 179 од. – у Литовську Республіку, 127 од. – в Узбекистан, 15 од. – в Угорщину. Таким чином, використання загального парку таких вагонів у 2009 р. складає лише 4%, а неробочий парк, що потребує планових ремонтів, зростає та на кінець року складав вже майже 32,5 відсотки. У 2009-му р. відремонтовано 14 вагонів-автомобілевозів на суму 1,4 млн. грн. Враховуючи значне зниження попиту і зменшення доходів від перевезень у таких вагонах, які за рік в цілому по Укрзалізниці складають лише 1,6 млн. грн., проведення планового деповського ремонту усьому неробочому парку таких вагонів є недоцільним.

ДП “Дарницький вагоноремонтний завод”. Станом на 31.12.2009 р. в статутному фонді заводу обліковується 441 напіввагон. В оренду передано 306 напіввагонів, з них 142 напіввагони, не зважаючи на кризу, знаходилися в оренді протягом всього 2009 р., 164 напіввагони були передані в оренду в 4 кварталі 2009 р. Від оренди вагонів в 2009 р. отримано грошових коштів на суму 5 799,04 тис. грн.

В зв'язку з підвищенням попиту на оренду вагонів через зростання обсягів перевезень, необхідна подальша передача вагонів до статутного фонду ДП “Дарницький вагоноремонтний завод”.

ДП “Укрспецвагон”. За підсумками минулого 2009 р. кількість вантажних вагонів на балансі ДП “Укрспецвагон” склала 12687 одиниць. Відповідно до укладених договорів на оренду вагонів, транспортного експедирування, комісії, між ДП “Укрспецвагон” і сторонніми організаціями, було надано та використано в оренді – 4646 вантажних вагонів, під перевезення вантажів – 3910 вантажних вагонів.

Фінансовий результат від нижчевикладених видів діяльності ДП “Укрспецвагон” становить:

1. Від використання вантажних вагонів в оренді:
 - доходи без урахування ПДВ – 103784 тис. грн.;
 - витрати на утримання вантажних вагонів – 102 583 тис. грн.;
 - прибуток – 1 201 тис. грн.;
2. Від перевезення вантажів в вантажних вагонах:
 - доходи без урахування ПДВ – 75 790 тис. грн.;
 - витрати на утримання вантажних вагонів – 74 382 тис. грн.;
 - прибуток – 1 408 тис. грн.

Станом на 01.01.2010 р. на балансі ДП “Укрспецвагон” знаходиться 12687 вантажних вагонів. З них 7 924 одиниць з нумерацією на “5” та 4 763 одиниць з нумерацією на “9”.

У зв’язку із світовою фінансово-економічною кризою протягом 2009 р. відбулося зменшення попиту на передачу вантажних вагонів в оренду.

Відповідно до укладених договорів на оренду вантажних вагонів у 2009 р. було передано в оренду 4 646 вантажних вагонів, а саме: хопер-мінераловозів – 2 175 одиниць, хопер-зерновозів – 560 одиниць, хопер-цементовозів – 454 одиниці, платформ універсальних модернізованих – 470 одиниць, цистерн для в’язких нафтопродуктів – 324 одиниці, світлих нафтопродуктів – 627 одиниць, термосів для перевезення вина та виноматеріалів – 36 одиниць.

Враховуючи погіршення економічної ситуації в ряді промислових галузей протягом 2008–2009 рр., зменшення перевезень вантажів відповідними видами вантажних вагонів, відбулося зменшення відсотку використання вантажних вагонів в оренді.

Середній відсоток використання хопер-мінераловозів в оренді протягом 2009 р. складав 62,2%, в порівнянні з 2008 р. цей показник знизився на 3,5–5,0%, хопер-зерновозів – 76,2% (2008 р. – 85,0%), цистерн для в'язких нафтопродуктів – 86,8% (2008 р. – 96,3%).

Найменший попит на ринку перевезень у 2009 р. мали хопер-цементовози, цистерни-термоси, платформи універсальні. Відсоток використання хопер-цементовозів протягом 2009 р. складав 30,4%, цистерн-термосів – 25,7%. Попит на хопер-цементовози поступово знижувався, починаючи з 2008 р., тобто в січні 2008 р. відсоток використання цементовозів був близько 80,0 %, але до закінчення 2008 р. відсоток використання знизився до 39,3%.

За 2009 р. від використання вантажних вагонів в оренді отримано 103 784,00 тис. грн., це в середньому за кожний місяць - 8 649,00 тис. грн. Прибуток від використання вантажних вагонів в оренді за минулий рік склав 1 201 тис. грн.

Відповідно до укладених договорів транспортного експедирування та комісії Державним підприємством "Український державний центр по експлуатації спеціалізованих вагонів" було надане під перевезення 3 910 вантажних вагонів. Найбільшу питому вагу в процесі перевезень займають вагони – обкотишовози.

За 2009 р. вантажними вагонами, які використовувалися під перевезення вантажів гірничо-переробної та інших промисловостей, було перевезено 10 204,90 тис. тонн, а саме: агломерату залізородного, вапняку, обкотишів, в 2008 р. – 14 400,00 тис. тонн. Відсоток використання вагонів складав протягом 2009 р. 80,86 %, це на 3,5% менше, ніж у 2008 р. Оборот

вагону у 2009 р. збільшився на 2,66 діб, в порівнянні з 2008 р., та склав 7,42 доби, що характеризує недостатній рівень пред'явлення вантажів для перевезення.

Доходи від використання вантажних вагонів, які були надані стороннім організаціям (клієнтам або комісіонерам) відповідно до договорів транспортного експедирування або комісії за 2009 р., склали 75 790,00 тис. грн. Прибуток від використання вагонів згідно з даними договорами становить 1 408,00 тис. грн.

Загальний відсоток використання вантажних вагонів в оренді та наданих під перевезення за 2009 р. в середньому склав 67,44%.

Разом з тим слід зазначити, що на сьогоднішній день нові залізничні компанії-оператори здатні освоювати відносно малу частку ринку перевезень, незважаючи на те, що обсяги їх транспортної роботи постійно зростають. Базовою сферою їх діяльності залишаються специфічні ніші цього ринку або окремі спеціалізовані напрямки вантажних перевезень. Ці компанії-оператори перебувають у не вигідному становищі, оскільки повинні купувати або брати в оренду рухомий склад, мати в штаті кваліфіковані кадри і навіть створювати власні підприємства з ремонту й технічного обслуговування рухомого складу, в той час як традиційні перевізники все це вже давно мають.

У сучасних умовах будь-яка компанія-оператор – і давно працює на ринку, і нова повинна задовольняти жорстким вимогам конкурентного ринку і використовувати у своїй роботі логістичні мережні зв'язки [166].

У перспективі на ринку залізничних вантажних перевезень будуть домінувати чотири – п'ять великих компаній-операторів, частка яких складе не менше 60% загального обсягу перевезень.

Висновки до розділу 2

У розділі проведено аналіз показників комерційної діяльності в розрізі залізниць України за 2009 р., встановлені відхилення та їх причини, а також визначені чинники ефективної роботи залізниць по перевезенню вантажів.

1. За результатами дослідження встановлено, що на всіх залізницях за 2009 р. допущено зменшення вантажообігу до відповідного періоду минулого року. З червня 2009 р. спостерігалась тенденція відновлення обсягів перевезень, і як результат у вересні вантажообіг був перевиконаний на 3,7% , у листопаді відбулося збільшення вантажообігу на 11,5% до плану та 17,3% до минулого року, в грудні на 7% до плану та 14,7% до минулого року. З квітня по серпень 2009 р. зросли обсяги на Донецькій, Південно – Західній та Львівській залізницях. Однак, це дало змогу підняти її рівень у цілому по УЗ до рівня 2008 р. Найбільший обсяг падіння вантажообігу за 2009 р. спостерігався на Львівській (68,6%), Південно – Західній (72,5%) та Південній (73,5%) залізницях з причини зменшення транзитних перевезень.

2. Виявлено, що за 2009 р. узагальнюючий показник використання вагонного парку – обіг вагона склав по Україні 7,04 доби, та уповільнений як до плану, так і до рівня 2008 р. на 0,4 доби та на 1,00 доби відповідно. Усі залізниці, окрім Придніпровської та Львівської не виконали обіг вантажного вагону як до плану так і попереднього року, у тому числі: по Донецькій – уповільнено обіг вагона на 0,65 та 0,64 доби, Південній – 1,01 та 0,98 доби, Південно – Західній – 0,14 та 0,57 доби, Одеській – 0,20 та 0,22 доби.

3. З'ясовано, що найбільш важливими проблемами транспортно-економічної кваліології є проблеми своєчасності, регулярності доставки та збереженості вантажів. Безперебійність та ритмічність надходження продукції із пунктів виробництва в пункти споживання у суворо обумовлені терміни без втрат, псування, пошкоджень є важливою проблемою підвищення якості транспортного обслуговування економіки національного

господарства, підвищення рівня задоволення потреб держави у вантажних перевезеннях.

4. Встановлено, що належне збереження вантажів під час залізничних перевезень залежить від дієвої правової бази. Недосконалість правової бази сприяє розкраданню вантажів із рухомого складу, гальмує розслідування підрозділами транспортної міліції кримінальних справ по фактах розкрадань вантажів, перешкоджає веденню профілактичної роботи в цьому напрямку. Незважаючи на позитивну динаміку по збереженню вантажів в цілому по залізницях України, найбільші суми збитків від незбереження припадають на Придніпровську та Донецьку залізниці.

5. Рекомендовано механізм адміністративно-правової відповідальності та матеріальної зацікавленості працівників залізничного транспорту за збереження вантажів при здійсненні транспортних операцій.

6. Запропоновано конкретні заходи щодо удосконалення технологічного процесу організації комерційної та експлуатаційної роботи шляхом внесення змін до відповідних стандартів та технічних умов.

7. Здійснено детальний аналіз діяльності операторських компаній по перевезенню вантажів за 2009 р. з визначенням форм власності рухомого складу, провізної плати на один вагон інвентарного парку компаній – операторів та номенклатурою перевезень вантажів. Вперше проведено моніторинг фінансових результатів діяльності основних операторських компаній по перевезенню вантажів.

8. Доведено, що нормативно-правова база, яка б регулювала діяльність операторських компаній по перевезенню вантажів на залізницях України, практично відсутня. Окремі положення діяльності операторських компаній, розроблені Укрзалізницею, мають корпоративний та монопольний характер і по своїй природі не можуть сприяти розвитку конкурентного середовища.

РОЗДІЛ 3

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ЕКОНОМІЧНОЇ ОЦІНКИ ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ КОМЕРЦІЙНОЇ РОБОТИ

3.1 Обґрунтування критеріїв оцінки якості перевезень

В даний час залізничний транспорт знаходиться в процесі трансформації, з пов'язаної зі змінами організаційних структур управління та форми власності, з появою нових суб'єктів транспортного ринку, із формуванням нових функцій і напрямів роботи транспортних компаній. Розвиток конкурентного ринку вантажних залізничних перевезень, інтеграція залізниць України в Євразійську транспортну систему і зростання міжнародного транзиту вантажних перевезень через територію нашої країни вимагають підвищення якості надаваних послуг [6, 35, 80].

Проте якість поняття неоднорідне. У промисловості прийнято виділяти виробничу і споживчу якість. Перше характеризує оптимальність створення внутрішніх технологічних процесів підприємства-виробника. У підвищенні виробничої якості клієнт зацікавлений опосередковано (її зріст, як правило, веде до зниження собівартості готової продукції). Друге – здатність готової продукції відповідати своєму призначенню. У підвищенні споживчої якості клієнт зацікавлений найбезпосереднішим чином, так як воно дозволяє йому використовувати придбану продукцію за призначенням з максимальною віддачею [157, 158].

Стосовно роботи залізничного транспорту в сфері вантажних перевезень до виробничого відноситься якість як технічних засобів (надійність, ремонтпридатність тощо), так і експлуатаційної роботи (продуктивність технічних засобів, час виконання повного перевізного циклу тощо); до споживчого – якість транспортного обслуговування (терміновість

доставки, збереження вантажу, що перевозиться, ритмічність поставок, повнота задоволення попиту на перевезення, комплексність обслуговування тощо).

До недавнього часу при управлінні якістю на залізничному транспорті увага приділялася переважно підвищенню виробничої якості, тому основні результати були досягнуті саме в цьому. Однак така стратегія носить односторонній характер, і в рамках існуючих техніки і технології властива їй група показників не може поліпшуватися нескінченно [35].

Аналіз показників безпосередньо відображає інтереси споживачів, в останні роки виявляє їхню значну нестабільність. Незважаючи на те, що по ряду показників (перш за все, за комплексністю обслуговування і збереження вантажів) спостерігається деяке поліпшення, в цілому можна зробити висновок про необхідність системних, цілеспрямованих управлінських впливів у даному напрямку [159].

При цьому первинною є проблема розвитку методології управління якістю транспортної продукції. Для сучасних умов роботи залізничного транспорту це стосується, перш за все, якості транспортного обслуговування споживачів.

Транспорт як одна з галузей матеріального виробництва має ряд специфічних властивостей, що визначають особливості протікання всіх процесів, в т.ч. процесу управління якістю продукції (таблиця 3.1).

Так, нематеріальний характер транспортної послуги, відсутність явних кількісних параметрів роблять складною і кількісну оцінку якості перевезення. Це диктує необхідність комплексного підходу до оцінки якості транспортного обслуговування, так як окремі якісні показники не несуть тієї вичерпної інформації про перевезення, яку може представити тільки їх сукупність [166, с. 25; 167, с. 89].

Таблиця 3.1 – Особливості функціонування залізничного транспорту та їх вплив на процес управління якістю

Особливість	Вплив на методологію управління якістю	Заходи подолання
Нематеріальний характер транспортної послуги	Робить складною кількісну оцінку якості перевезень: немає явних кількісних параметрів для оцінки, є лише деякі непрямі або синтетичні характеристики	Необхідність комплексного підходу до оцінки якості транспортного обслуговування
Одночасність процесів виробництва і споживання транспортної послуги	Неможливість відділити випущену неякісну продукцію до її надходження до споживача	Пріоритетність процесного підходу до управління якістю на транспорті, тобто упор на стабільність технологічних процесів
Вплив транспорту на всі галузі матеріального виробництва	Значні масштаби наслідків неякісної роботи	Необхідність посилення поточного контролю якості
Інерційність транспортної системи	Додаткові загрози при управлінні якістю	Необхідність моніторингу стану ринку і власного потенціалу. Вибір для аналізу ефективності заходи щодо підвищення якості тимчасового інтервалу, достатнього для прояву всіх витрат і результатів, пов'язаних з даним заходом
Просторова роз'єднаність полігонів реалізації; здійснення перевізного процесу одночасно або послідовно кількома суміжними організаціями	Ризик зниження якості на стиках взаємодії транспортних організацій	Поєднання конкуренції з взаємодією транспортних компаній і видів транспорту при збереженні і зміцненні регулюючої функції держави
Необхідність державного регулювання	Обмеження цінової конкуренції	Підвищення ролі якості як чинника конкурентоспроможності

* Джерело: розроблено автором.

З даних, наведених у таблиці 3.1, видно, що управління якістю продукції на залізничному транспорті істотно відрізняється від управління

якістю в інших галузях і вимагає особливої методології. Таке управління повинно будуватися на поєднанні комплексної та адресної оцінки.

На залізничному транспорті якість транспортної продукції прийнято розділяти на групи [168]:

- транспортна забезпеченість та доступність територій;
- експлуатаційна робота;
- транспортне обслуговування користувачів.

Покращення якості транспортної забезпеченості та доступності територій сприяє будівництву об'єктів інфраструктури, що потребує значних інвестиційних вкладень і здійснюється при жорсткому стратегічному регулюванні, як з боку залізниці, так і держави [168].

До експлуатаційної діяльності відносять всю роботу залізничного транспорту, пов'язану з основною перевізної діяльністю, а також вантажну, комерційну, пасажирську та технічну роботу станцій, утримання, ремонт і технічне обслуговування рухомого складу та постійних пристроїв. Якість експлуатаційної роботи формують структурні підрозділи: локомотивне депо, вагонне депо, дистанція колії, дистанція електропостачання, дистанція сигналізації та зв'язку тощо (рисунок 3.1).

Показники якості експлуатаційної (технологічної) роботи відображають, перш за все, ефективність використання рухомого складу. Для комплексного обліку показники якості експлуатаційної роботи необхідно диференціювати:

- на показники якості використання рухомого складу;
- показники якості ремонту (утримання) рухомого складу та інфраструктури.

Оцінкою рівня якості експлуатаційної роботи можуть стати показники якості, що визначаються співвідношенням їх фактичного до базового (звітному) або нормативного значення [35].

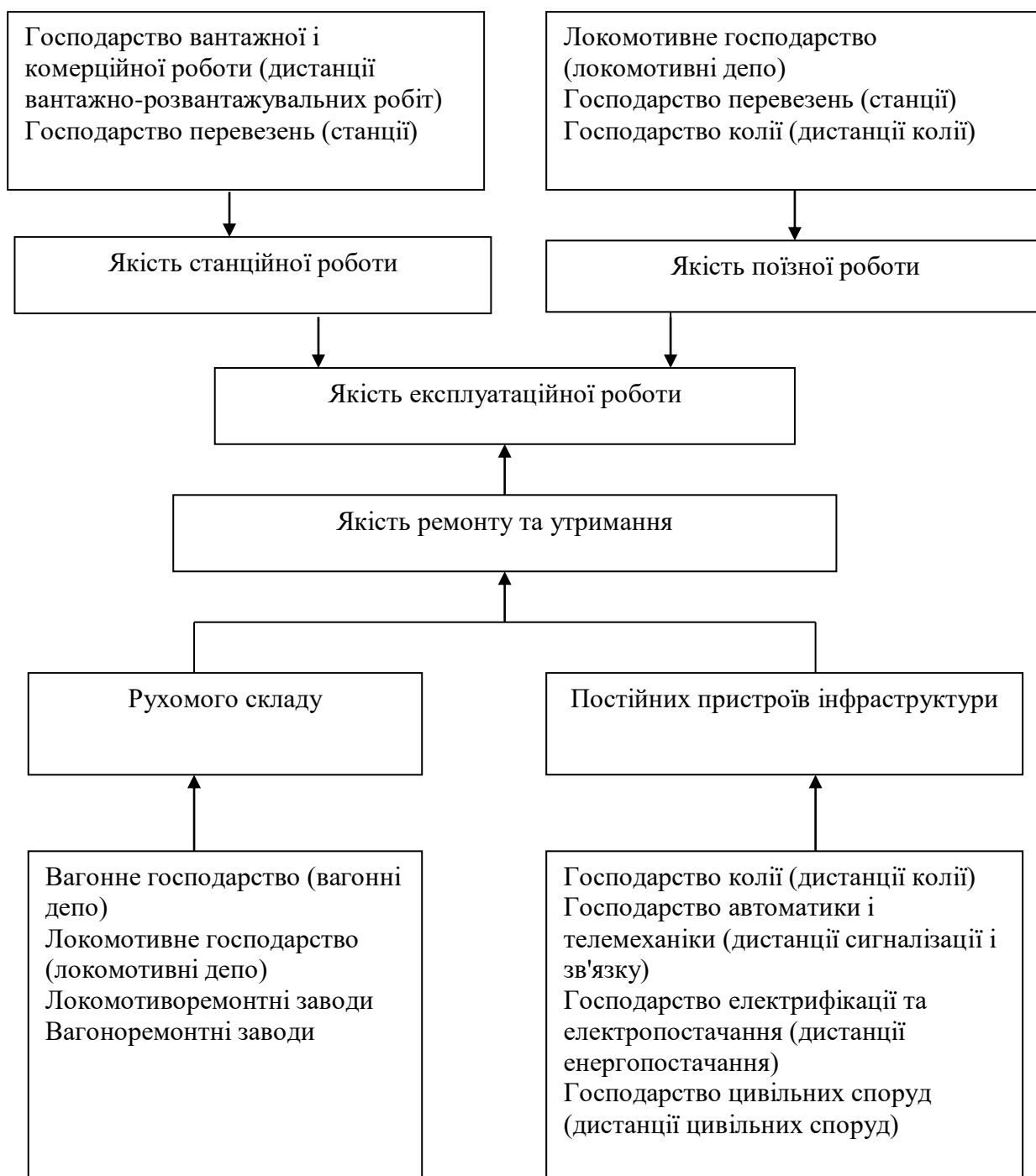


Рисунок 3.1 – Схема формування якості експлуатаційної роботи
(розроблено автором)

З метою підвищення ефективності перевізного процесу автором пропонується порядок, що регламентує відносини структурних підрозділів з суб'єктами господарської діяльності та їх адресну відповідальність за якість

обслуговування конкретного об'єкта, використання рухомого складу, а також незабезпечення нормативів графіка руху поїздів і інші збої в роботі.

Відносини суб'єктів господарювання та його структурних підрозділів здійснюються на основі договорів, в яких повинен бути визначений механізм адресної відповідальності.

Для того, щоб реально оцінити результати діяльності структурних підрозділів необхідно оцінити економічні втрати або внесок у фінансовий результат суб'єкта господарювання (Укрзалізниці, залізниці, регіональної дирекції залізничних перевезень).

Наслідки, викликані незадовільною якістю, можна розділити на наступні групи:

- втрати доходів;
- економічний збиток від транспортних пригод;
- економічні втрати від погіршення якості експлуатаційної роботи;
- витрати майбутніх періодів.

Втрати доходів можуть виникнути в результаті переходу вантажовласників і пасажирів на інші види транспорту або в інші транспортні компанії, а також у разі незабезпечення перевізного процесу компаній-операторів через дефіцит провізної і пропускної можливостей інфраструктури.

При неефективному використанні рухомого складу можуть виникнути ситуації, коли перевізний процес не буде забезпечений ним відповідно до заявок, що також скорочує доходну базу суб'єкта господарської діяльності.

Економічний збиток від транспортних пригод можна розділити:

- на прямий – витрати, пов'язані з відновленням нормального руху поїздів і наслідками порушень безпеки їхнього руху;
- непрямий – витрати майбутніх періодів, які включають в себе обов'язкові платежі на користь інших осіб і постраждалих працівників.

Для визначення економічних втрат від випадків порушення безпеки руху поїздів необхідно на рівні залізниць України розробити «Методику за

розрахунком збитків від транспортних пригод та інших подій, пов'язаних з порушенням правил безпеки руху та експлуатації залізничного транспорту».

Випадки порушення безпеки можуть відбуватися з вини як перевізника, так і власника інфраструктури, а також при форс-мажорних обставинах (терористичні акти, нездоланні сили природи тощо).

Крім прямих фінансових втрат, зумовлених вибуттям рухомого складу, виплатою компенсацій за заподіяну шкоду фізичним та юридичним особам, суб'єкт господарської діяльності несе втрати, пов'язані зі зростанням експлуатаційних витрат. Зокрема, перерви в русі поїздів погіршують якісні показники використання рухомого складу, що негативно позначається на експлуатаційних витратах. Погіршення такого показника, як виконання графіка руху поїздів, веде як до збільшення експлуатаційних витрат, так і до скорочення доходів у майбутніх періодах через невиконання в строк зобов'язань з доставки вантажів і пасажирів. Ці обставини безпосередньо впливають на конкурентоспроможність і конкурентний статус суб'єкта господарської діяльності.

Втрати, що мають місце при порушенні безпеки, можна розділити на три групи [178]:

– *матеріальні* – витрата матеріалів на відновлення пошкоджених колії, рухомого складу, пристроїв сигналізації та зв'язку тощо. Ці витрати виражаються в експлуатаційних витратах через перевитрату матеріальних витрат;

– *трудові* – витрати праці на відновлення пошкоджених колії, рухомого складу, засобів сигналізації та зв'язку тощо. Ці витрати виражаються в експлуатаційних витратах через додаткові витрати фонду оплати праці та відрахування на соціальні потреби;

– *фінансові* – скорочення прибутку в порівнянні з плановою величиною.

Реальні економічні наслідки, пов'язані з погіршенням якості експлуатаційної роботи, можна розрахувати за наступною формулою:

$$\pm \sum \Delta E = \pm \Delta E_{ДОХ} \pm \Delta E_{РС} \pm \Delta E_{РЕМ} \pm \Delta E_{ВД} \pm \Delta E_{ЗБ}, \quad (3.1)$$

де $\pm \sum \Delta E$ – сукупний економічний ефект (\pm);

$\pm \Delta E_{ДОХ}$ – ефект, викликаний зміною якості експлуатаційної роботи і ремонту, браком у роботі;

$\pm \Delta E_{РС}$ – ефект від зміни показників якості використання рухомого складу;

$\pm \Delta E_{РЕМ}$ – ефект від зміни показників якості ремонту і утримання рухомого складу та об'єктів інфраструктури;

$\pm \Delta E_{ВД}$ – економічні втрати, пов'язані з відмовою технічних засобів;

$\pm \Delta E_{ЗБ}$ – економічний збиток, допущений в результаті транспортних пригод і браку в роботі.

Найбільший інтерес для характеристики якості роботи будь-якого структурного підрозділу і господарства представляють відмови технічних засобів, які є первинними факторами, що впливають на якість експлуатаційної роботи.

Кількість відмов технічних засобів визначається відповідно до Інструктивної вказівки про порядок обліку і звітності транспортних подій на залізницях, затвердженої наказом УЗ № 269 Ц від 23.10.03 р.

При розрахунку економічних втрат від погіршення якості експлуатаційної роботи необхідно для кожного структурного підрозділу ввести розрахунок економічних втрат, що виникають внаслідок відмов технічних засобів.

Крім затримок поїздів, що виникають із-за відмов технічних засобів, на залізницях України ведеться облік виконання графіка руху пасажирських, приміських та вантажних поїздів згідно з Інструкцією № – $\frac{ЦД-ЦЧУ}{0024}$, затверд. – наказом 377 Ц від 30.12.99р. При цьому затримки поїздів

відносяться на підрозділи, виходячи з причин затримки і виконаного графіка руху поїздів.

Віднесення затримок поїздів по різних причинах на відповідні структурні підрозділи дозволяє реально оцінювати економічні втрати, що виникають як від погіршення якості експлуатаційної роботи, так і від відмов технічних засобів, браку в роботі і транспортних пригод, а також виявляти причини невиконання показників якості.

У групу показників, що характеризують якість використання рухомого складу, крім традиційних показників, пропонується включити затримки (в поїздо-годинах) поїздів з вини структурних підрозділів і відповідних господарств.

Наприклад, до переліку причин запізнення поїздів з вини господарства перевезень відносяться:

- несвоєчасні формування поїздів та підготовка поїзних документів працівниками залізничних станцій;
- неприймання поїздів залізничними станціями, якщо вони відбулися з вини їх працівників;
- неправильне регулювання руху поїздів диспетчерами;
- незабезпечення підсилки локомотивів та бригад під сформовані склади при наявності їх у відповідності зі змінним планом роботи;
- неправильне користування технічними засобами управління перевезеннями, у т.ч. пристроями СЦБ.

Якщо диспетчер не відобразив у графіках виконаного руху поїздів конкретні причини затримок поїздів, то час їхнього запізнення відноситься на господарство перевезень.

Економічні втрати, пов'язані з відмовою технічних засобів, можна розрахувати, помноживши затримки (в поїздо-годинах) вантажних, пасажирських і приміських поїздів на відповідну витратну ставку на 1 поїздо-год.

Для розрахунку економічних результатів роботи галузевих підрозділів необхідно розробити алгоритм, приклад якого для господарства вантажної і комерційної роботи представлений в таблиці 3.2.

Доходи вантажної станції пропонується визначати за формулою:

$$D_{BC}^i = \left[\sum C_{bc}^n \cdot N_n + C_{bc}^{вив} \cdot N_{вив} \right] \cdot K_{ЯР}^i \pm \sum \Delta E_{BC}^i \quad (3.2)$$

де C_{bc}^n – базова собівартість одного навантаженого вагону на i^{oi} вантажної станції;

N_n – кількість навантажених вагонів на i^{oi} вантажної станції;

$C_{bc}^{вив}$ – базова собівартість одного вивантаженого вагону на i^{oi} вантажної станції;

$K_{ЯР}^i$ – коефіцієнт якості роботи i^{oi} вантажної станції.

$$K_{ЯР}^i = 0,5 \left[1 + \frac{t_{en}}{t_{ef}} \right] \quad (3.3)$$

де t_{en} , t_{ef} – середній нормативний і фактичний простої під вантажними операціями на i^{oi} вантажної станції;

$\pm \Delta E_{BC}^i$ – сукупний економічний ефект (\pm) від затримки або прискорення роботи вантажної станції.

При розробці методики адресної відповідальності відповідного господарства результати своєї діяльності щодо забезпечення якості своєї роботи необхідно використовувати тільки ті показники із статистичної звітності суб'єкта господарської діяльності, які безпосередньо потрапляють в зону відповідальності даного господарства і не дублюються іншими показниками.

Реалізація адресної відповідальності господарств за якість експлуатаційної роботи в нових умовах господарювання сприяє зниженню кількості браків у роботі, скороченню експлуатаційних доходів, підвищенню доходів і актуалізує систему мотивації структурних підрозділів за кінцевий результат їх діяльності.

Таблиця 3.2 – Алгоритм розрахунку економічного ефекту від зміни якості експлуатаційної роботи, відмов технічних засобів і транспортних пригод для господарства комерційної роботи та маркетингу*

Показник	Зміна вимірника	Витрати на од. вимірювання, грн.	Алгоритм розрахунку вартості оцінки показника
Показники якості використання рухомого складу: – середнє статистичне навантаження на вагон, т	-	e_{nt}	$\sum P_{HAB} (1/P_{CT1} - 1/P_{CT2}) \times O_B \times 24 e_{nt}$ <p>де P_{HAB} - обсяг навантаження, млн. т; P_{CT1}, P_{CT2} - статистична навантаження відповідно до і після зміни, т/ваг; O_B - оборот вагону, діб; e_{nt} - витратна ставка на 1 ваг. – г., грн.</p>
– середній простій вагона під однією вантажною операцією, год.	Δt_{GP}	e_{nt}	$(n_{HAB} + n_{BIB}) \times \Delta t_{GP} \times e_{nt}$ <p>де n_{HAB}, n_{BIB} - кількість відповідно навантажених і вивантажених вагонів, тис. ваг.; Δt_{GP} - зміна середнього простою вагона під однією вантажною операцією, год.</p>
– зміна середнього простою вагона під однією вантажною операцією, год.	Δt_{III}	e_{nt}	$(n_{HAB} + n_{BIB}) \times \Delta t_{III} \times e_{nt}$ <p>де Δt_{III} - зміна середнього простою вагона під однією вантажною операцією на коліях незагального користування, год.</p>

* Джерело: розроблено автором дисертації.

Продовження таблиці 3.2

Показник	Зміна вимірника	Витрати на од. вимірювання, грн.	Алгоритм розрахунку вартості оцінки показника
<p>– затримки вантажних поїздів з вини господарства, поїзд.-год.</p> <p>– затримки пасажирських поїздів з вини господарства, поїзд.-год.</p> <p>– затримки приміських електропоїздів з вини господарства, поїзд.-год.</p>	$\Delta N t_{ЗАТ}^{ВАН}$ $\Delta N t_{ЗАТ}^{ПАС}$ $\Delta N t_{ЗАТ}^{ПРИМ}$	$e_{Nt}^{ВАН}$ $e_{Nt}^{ПАС}$ $e_{Nt}^{ПРИМ}$	$\Delta N t_{ЗАТ}^{ВАН} \times e_{Nt}^{ВАН},$ <p>де $\Delta N t_{ЗАТ}^{ВАН}$ - затримки вантажних поїздів з вини господарства, поїзд.-год. $e_{Nt}^{ВАН}$ - витратна ставка на 1 поїздо-год. вантажного поїзда, грн.</p> $\Delta N t_{ЗАТ}^{ПАС} \times e_{Nt}^{ПАС},$ <p>де $\Delta N t_{ЗАТ}^{ПАС}$ - затримки пасажирських поїздів з вини господарства, поїзд.-год. $e_{Nt}^{ПАС}$ - витратна ставка на 1 поїздо-год. пасажирського поїзда, грн.</p> $\Delta N t_{ЗАТ}^{ПРИМ} \times e_{Nt}^{ПРИМ},$ <p>де $\Delta N t_{ЗАТ}^{ПРИМ}$ - затримки приміських електропоїздів з вини господарства, поїзд.-год. $e_{Nt}^{ПРИМ}$ - витратна ставка на 1 поїздо-год. приміського електропоїзда, грн.</p>
<p>Відмови технічних засобів:</p> <p>– затримки вантажних поїздів з вини господарства, поїзд.-год.</p>	$\Delta N t_{ВІД}^{ВАН}$	$e_{Nt}^{ВАН}$	$\Delta N t_{ВІД}^{ВАН} \times e_{Nt}^{ВАН},$ <p>де $\Delta N t_{ВІД}^{ВАН}$ - затримки вантажних поїздів за рахунок відмови з вини господарства, поїзд.-год. $e_{Nt}^{ВАН}$ - витратна ставка на 1 поїздо-год. вантажного поїзда, грн.</p>

Закінчення таблиці 3.2

Показник	Зміна вимірника	Витрати на од. вимірювання, грн.	Алгоритм розрахунку вартості оцінки показника
<p>– затримки пасажирських поїздів з вини господарства, поїзд.-год.</p> <p>– затримки приміських електропоїздів з вини господарства, поїзд.-год.</p>	$\Delta N_{\text{ВД}}^{\text{ПАС}}$ $\Delta N_{\text{ВД}}^{\text{ПРИ}}$	$e_{N_t}^{\text{ПАС}}$ $e_{N_t}^{\text{ПРИ}}$	$\Delta N_{\text{ВД}}^{\text{ПАС}} \times e_{N_t}^{\text{ПАС}},$ <p>де $\Delta N_{\text{ВД}}^{\text{ПАС}}$ - затримки пасажирських поїздів за рахунок відмови з вини господарства, поїзд.-год. $e_{N_t}^{\text{ПАС}}$ - витратна ставка на 1 поїздо-год. пасажирського поїзда, грн.</p> $\Delta N_{\text{ВД}}^{\text{ПРИ}} \times e_{N_t}^{\text{ПРИ}},$ <p>де $\Delta N_{\text{ВД}}^{\text{ПРИ}}$ - затримки приміських електропоїздів за рахунок відмови з вини господарства, поїзд.-год. $e_{N_t}^{\text{ПРИ}}$ - витратна ставка на 1 поїздо-год. приміського електропоїзда, грн.</p>
<p>Порушення безпеки руху поїздів:</p> <p>– збиток, допущений з вини господарства, поїзд. - год.</p>	-	-	<p>Методичні рекомендації щодо розрахунку збитку від транспортних пригод та інших подій, пов'язаних з порушенням правил безпеки руху та експлуатації залізничного транспорту.</p>

3.2 Економічна оцінка якості залізничних перевезень вантажів

Найважливішою проблемою методології визначення рівня експлуатаційної роботи залізниць є розробка наукового методу комплексної оцінки її якості по всіх якісних показниках, які б містили синергетичний ефект від комерційної діяльності залізниць. Для узагальненого виміру досягнутого чи планованого рівня комерційної роботи може застосовуватись інтегральний показник її якості (І П Я Е Р), розрахований на основі вартісної оцінки системи простих показників якості по наступній формулі [175, с.119]:

$$K_i = \left[1 + \frac{\sum_i^n E_{\epsilon}}{\sum_i^n E_{\epsilon}} \right] \times 100, \quad (3.4)$$

де K_i – інтегральний показник якості експлуатаційної роботи, виражений числом більшим, меншим чи рівним 1 (100%); у першому випадку число буде означати підвищення якості, а в другому – його погіршення; при $K_i = 1$ (100%) якість роботи незмінно;

$\sum_i^n \Delta E_{\epsilon}$ – сумарний економічний ефект (\pm) від зміни окремих показників якості експлуатаційної роботи, у грн.

$\sum_i^n E_{\epsilon}$ – сумарні експлуатаційні витрати залізничного транспорту, у грн.

$i = 1, 2, 3, \dots, n$ – число інтегральних показників якості експлуатаційної роботи.

Динаміка інтегрального показника якості встановлюється на основі співставлення отриманих індексів якості для будь-яких порівнюваних періодів у такий спосіб:

$$Z_i = \left(\frac{K_i^{\kappa}}{K_i^{\sigma}} \right) \times 100, \quad (3.5)$$

де K_i^{σ} , K_i^{κ} – коефіцієнт індексу якості відповідно для базового (початкового) і кінцевого періоду часу;

Z_i – показник динаміки якості в розглянутому інтервалі часу між початковим і кінцевим періодом.

Стосовно до якості роботи рухомого складу залізниць у вантажному русі сумарний економічний ефект від підвищення чи зниження збереженості перевезених вантажів, прискорення чи затримки їхньої доставки, підвищення чи зниження рівня безпеки руху може бути розрахований по наступних елементах:

$$\pm \sum \Delta E_{зр} = \pm \Delta E_{q^B} \pm E_{d^B} \pm \Delta E_{t^B} \pm \Delta E_{d^B} \pm \Delta E_{q^H} \pm \Delta E_{q^H} \pm \Delta E_{t^H} \pm \Delta E_{f^H} \pm \Delta E_{зб} \pm E_{н} \times \Delta M \pm \Delta E_{б}, \quad (3.6)$$

де ΔE_{q^B} – ефект від зміни середнього динамічного навантаження вантажного вагона, грн.;

ΔE_{d^B} – те ж від середнього відсотка порожнього пробігу вагона до навантаженого, грн.;

ΔE_{t^B} – те ж від середнього простою вагона на вантажних і технічних станціях, грн.;

ΔE_{q^H} – те ж від середньої ваги поїзда брутто, грн.;

ΔE_{q^H} – те ж від середньої дільничної швидкості руху поїзда, грн.;

ΔE_{t^H} – те ж від середнього простою локомотива на технічних станціях, грн.;

ΔE_{f^H} – те ж від середнього відсотка допоміжного пробігу локомотива до пробігу поїздів, грн.;

$E_{н} \times \Delta M$ – те ж від середньої тривалості доставки вантажів на транспорті і пов'язаною з нею вартістю вантажної маси на шляху прямування, грн.;

$\Delta E_{зб}$ – те ж від рівня схоронності вантажів, грн.;

$\Delta E_{б}$ – те ж від рівня утрат від браку в роботі, викликаного порушенням ПТЕ і техніки безпеки (браку в поїзній і маневровій роботі, ушкоджень вагонів на маневрах, при навантаженні і вивантаженні тощо), грн.;

Більшість елементів економічного ефекту чи збитку можуть бути визначені методами видаткових ставок і коефіцієнтів впливу, а деякі – лише методом безпосереднього розрахунку на основі звітних чи фактичних даних, економічних довідників і різного роду нормативних актів і документів.

Наприклад, розрахунок величини ΔE_{cx} може бути зроблений на основі звітних даних КНО-1 про розміри фактичних збитків від несхоронних перевезень, прийнятих на відповідальність залізниць; можуть бути також використані нормативні дані, затверджені правилами перевезень, а також питомої фактичної втрати, одержувані на основі спеціальних обстежень, досліджених перевезень і експертних оцінок.

Рівень безпеки руху характеризується відсутністю чи наявністю аварій, катастроф, браку, виробничого травматизму тощо. Він може бути вимірюваний кількістю випадків зазначених порушень, що приходяться, наприклад, на 1 млн. ткм. нетто, на 1 тис. поїздо-км. Може бути визначений також і економічний збиток від погіршення безпеки руху методом безпосереднього розрахунку і за допомогою експертних економічних оцінок фахівців. Зрозуміло, також розрахунки й оцінки нерідко дуже ускладнені і носять приблизний характер.

Розрахунок інтегрального показника якості комерційної роботи (ПЛЯКР) може здійснюватися як при оцінці фактично досягнутого рівня якості експлуатаційної роботи в звітному періоді в порівнянні з рівнем її якості, передбаченими в плані, так і при оцінці рівнів якості роботи для будь-яких планових і звітних періодів.

Значення ПЛЯКР можуть бути розраховані не тільки для мережі залізниць в цілому, але і для кожної залізниці або дирекції, а також для відповідних лінійних підприємств. У цьому випадку пропонується формула універсальна. Складність складається лише в тому, щоб правильно визначити для кожного підрозділу транспорту перелік показників якості, що інтегруються, види його роботи та економічний ефект чи збиток від їхньої зміни. Кількість показників, що інтегруються, повинна бути відображеною з таким розрахунком, щоб цілком виключити чи звести до мінімуму ймовірність повторного розрахунку економічного ефекту чи збитку.

У своїй принциповій основі пропонований метод може бути використаний для визначення інтегральних показників якості перевезень

вантажів (ШЯПВ) і якості транспортного обслуговування (ШЯТО). В останньому випадку розрахунок повинний здійснюватись, мабуть, по транспортних витратах національного господарства відповідно до діючої системи вантажних тарифів. Відповідно має визначатися й економічний ефект від зміни показників якості транспортного обслуговування. Сутність пропонованого методу не змінюється і при розрахунку відповідних інтегральних показників якості по приведених витратах [94, 95].

Введення пропонованих інтегральних показників якості транспортного обслуговування (ШЯТО), перевезень вантажів (ШЯПВ) і комерційної роботи (ШЯКР) після їх експериментальної економічної перевірки й обговорення дозволить у майбутньому спробувати здійснити національно-господарську, галузеву (транспортну) і внутрішньогалузеву атестацію якості транспортного виробництва. При цьому особливо важливо ретельно обґрунтувати, обговорити і погодити перелік показників якості, що інтегруються, для кожного рівня управління транспортним виробництвом. Для міжгалузевого (національно-господарського) рівня управління впливає, те що необхідно, відібрати невелике число найбільш вирішальних показників якості, а для внутрішньогалузевого рівня управління число таких показників, як це показано вище стосовно до експлуатаційної роботи залізниць, буде значно більше.

При визначенні ШЯТО національного господарства сумарний економічний ефект ($\pm \Delta \Sigma E_{HE}$), мабуть, можна буде розраховувати по наступних елементах:

$$\pm \Delta \Sigma E_{HE} = \Delta E_{HE}^{PP} \pm \Delta E_{CB}^{HE} \pm E_H \times \Delta M_{HE} \pm \Delta E_q^{HE}, \quad (3.7)$$

де ΔE_{HE}^{PP} – ефект зміни від виконання планової потреби в перевезеннях вантажів, пов'язаної зі збільшенням чи зниженням обсягу виробництва продукції в національній економіці, грн.;

ΔE_{3B}^{HE} – ефект від рівня збереженості вантажів у процесі їхнього транспортування від складу відправника до складу одержувача; відлік може

бути зроблений на основі звітних даних КНО-1 по всій сумі наданих претензій вантажовласниками грн.;

$E_H \times \Delta M_{HE}$ – ефект від тривалості доставки вантажів від складу відправника до складу одержувача і пов'язаної з нею вартості вантажної маси в процесі переміщення, грн.;

ΔE_q^{HE} – ефект у вантажовласників в результаті економії чи перевитрати затрат по тарифу при зміні середнього статистичного навантаження вагона, грн.;

При визначенні ПЯПВ сумарний економічний ефект можна одержати по наступних елементах:

$$\pm \sum \Delta E_{пв} = \pm \Delta E_q^B \pm \Delta E_o^B \pm \Delta E_d^B \pm \Delta E_{зв}^{TP} \pm E_H \times \Delta M_{Tr}, \quad (3.8)$$

де $\pm \Delta E_o^B$ – ефект від прискорення чи збиток від затримки обігу вантажного вагона, грн.; всі інші позначення надані в попередніх формулах, причому значення $\Delta E_{зв}$ і ΔM , як і при визначенні ПЯЕР, повинні бути розраховані в межах залізничного транспорту.

Підсумкові результати розрахунку інтегральних показників якості роботи, продукції і транспортного обслуговування для всієї мережі залізниць за 1991–2010 рр. цього розрахунку дані нижче в таблиці 3.3.

Таблиця 3.3 – Динаміка інтегральних показників якості транспортного виробництва*

Роки	Значення інтегральних показників, %		
	K_i^{To}	$K_i^{пв}$	K_i^{Ep}
Базовий 1991 р.	100,00	100,00	100,00
Розрахунковий 2001 р.	100,72	99,46	100,42
Базовий 2001 р.	100,00	100,00	100,00
Розрахункові роки:			
2002	99,54	99,36	99,44
2004	99,50	98,66	98,83
2006	99,52	98,28	98,56
2008	98,06	97,63	97,97
2010	98,39	97,75	98,21

* Джерело: систематизовано автором на базі звітних даних Укрзалізниці.

Інтегральні показники якості вантажних перевезень і експлуатаційної роботи у вантажному русі можна використовувати і для коректування рівня продуктивності праці з урахуванням якості. Розрахунок інтегрального показника якості для цілей коректування продуктивності праці може бути здійснено по формулі:

$$K^{пт}_i = \left[1 + \frac{(\pm \sum_1^i \Delta E_i)}{E_{зп}} \right] \times 100, \quad (3.9)$$

де $E_{зп}$ – витрати по заробітній платі з нарахуваннями в загальній сумі експлуатаційних витрат залізниць по вантажних перевезеннях, грн.;

Економічна оцінка будь-якого технологічного процесу, в тому числі комерційної експлуатації, залежить перш за все від якісного продукту інформаційної діяльності залізниці [47].

Під інформаційним продуктом розуміється кінцевий результат процесу інформаційно-обчислювальної діяльності, наданий користувачу в речовинній або неречовинній формі. Хоча користувач у результаті одержує інформаційний продукт, результатом такої діяльності виступають послуги із збору, обробки і забезпечення надходження інформації споживачам. Такий підхід дає можливість при встановленні ціни на інформаційний продукт визначити не вартість інформації як таку (що практично неможливо), а вартість самої послуги, яка складається з вартості витрачених ресурсів і прибутку [53].

В процесі збору і надання статистичних даних користувачам, органи державної статистики виконують об'єднуючу роль між споживачами статистичних даних і респондентами (підприємствами, фізичними особами, громадськими організаціями та іншими об'єктами спостереження). При цьому напрями інформаційних потоків можна представити у вигляді схеми (рисунок 3.2):

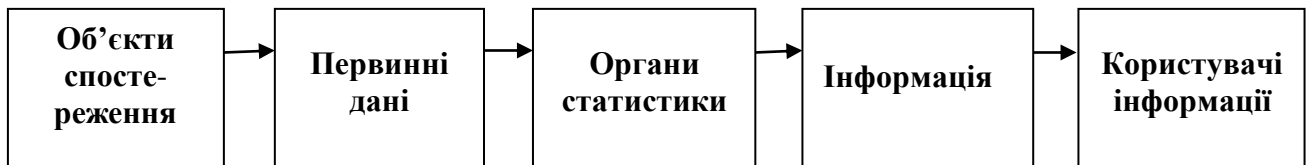


Рисунок 3.2 – Об'єднуюча роль статистики в створенні інформаційних ресурсів *(розроблено автором)*

Створення інформації, тобто розробка агрегованих даних, що відносяться до великого числа звітних одиниць, представлені у вигляді таблиць або графіків. Обробка даних є завданням статистичних органів.

У сучасному суспільстві, основними характеристиками якого є динамічний розвиток, поява нового виду діяльності підвищення ділової активності населення, розвиток приватного підприємництва, активізація ролі громадських і політичних організацій, міжнародна економічна інтеграція тощо, стає важко оглянути і систематизувати потреби державних і недержавних структур в інформації. Разом з тим ці обставини підвищують роль статистики в управлінні по всій вертикалі від макро- до мікрорівня, оскільки основне завдання статистики полягає в створенні для суспільства інформаційної інфраструктури, яка повинна забезпечити всім зацікавленим суб'єктам можливість для орієнтації і аналізу ситуації в економіці і соціальній сфері.

Всі ці явища обумовлюють потребу в інформації, яка [161, с. 125; 162]:

1) стає ширше за обсягом і тематикою, а також все більш багатовидовою у міру розвитку економічного процесу;

2) забезпечує базу як для великого числа зведених макроекономічних розрахунків, так і для отримання більш диференційованих структурних даних;

3) покликана не тільки надавати змістовну інформацію, але і організувати раціональну систему збору даних, що забезпечує прийнятні для респондентів методи збору даних і не викликає великих витрат.

В Законі України "Про інформацію" статистична інформація визначена "як офіційна документована інформація, що дає кількісну характеристику подій і явищ, що відбуваються в економічній, соціальній, культурній і інших сферах життя України" [71].

Очевидно, що високоякісна інформація спирається на достовірні, повні, співставні і своєчасні дані. Забезпечення достовірності даних є одним з найважливіших завдань, яке необхідно вирішувати на стадії організації і проведення спостереження.

Достовірність їх визначається наступними чинниками [162, с. 85]:

- незалежністю у області методології і нейтральності офіційної статистики по відношенню до державної влади;
- кваліфікацією фахівців-статистиків;
- якістю використовуваного статистичного інструментарію;
- забезпеченням конфіденційності і захисту даних.

В зв'язку з розвитком інформаційних ресурсів в сферах суспільного життя зростає актуальність статистичного вивчення визначених процесів економіки, у зв'язку з чим перед органами державної статистики виникають проблеми:

- вивчення інформаційно-обчислювальної діяльності, як особливого об'єкту (об'єм виробництва, задіяні ресурси, ефективність їх використання тощо);
- аналіз ринку інформаційних продуктів і послуг з метою розробки його стратегії.

Система органів державної статистики є основним постачальником офіційної інформації, що визначає її роль на ринку в якості керівної. Рішення цих проблем залежить в першу чергу від виявлення специфіки інформаційного продукту, виробників, продавців і умов його надання.

Як стверджує В.І. Пасічник: "Створення в галузі єдиного інформаційного середовища потребує чіткого узгодження дій усіх виконавців

і відповідних рішень керівництва щодо впровадження управлінських технологій і здійснення низки різноманітних інженерно-консультаційних послуг з метою ліквідації неефективних ланок” [121, с.207; 47].

Інформатизаційна інфраструктура на залізничному транспорті зображена на рисунку 3.3.

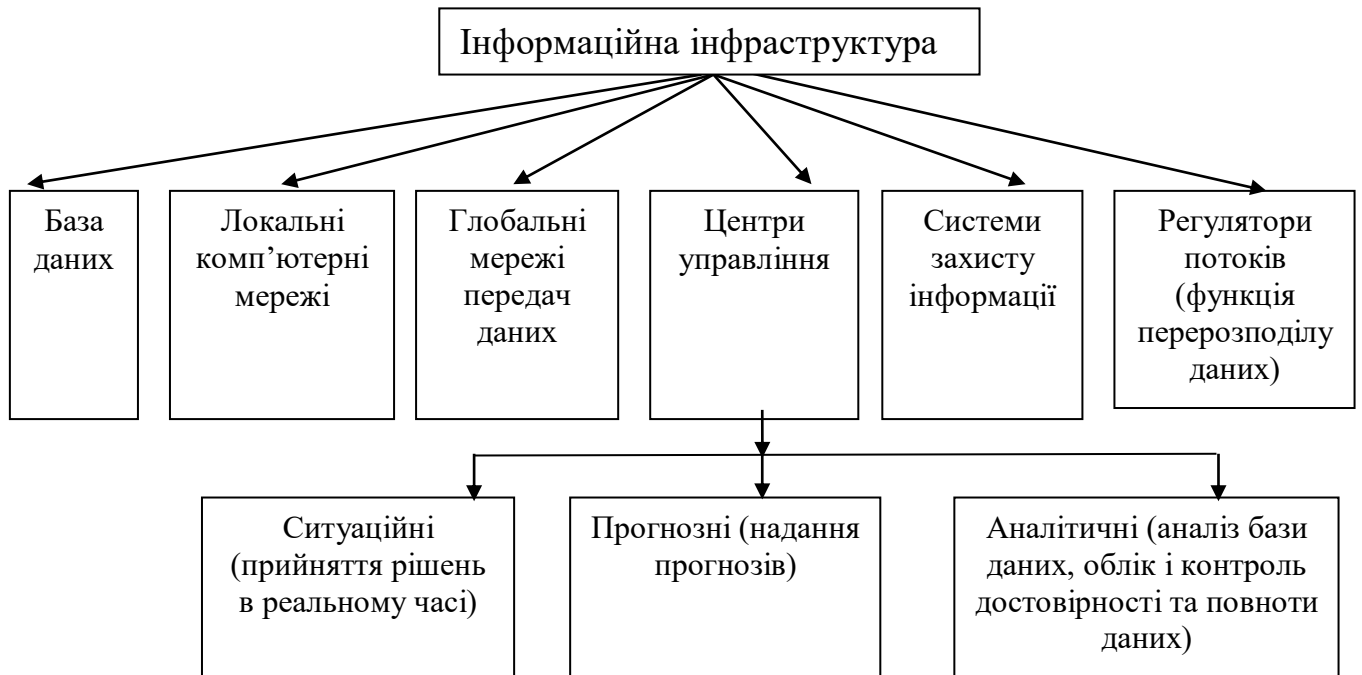


Рисунок 3.3 – Інформаційна структура на залізничному транспорті
(розроблено автором)

Першочерговим завданням впровадження автоматизованої системи управління інформаційними потоками в галузі є впровадження комп'ютеризованого фінансового обліку на всій мережі залізниць. При цьому передбачається використання низки важливих функцій управлінського аналізу, які забезпечують облік доходів та витрат, з деталізацією їх за статтями, напрямками діяльності та центрами відповідальності. Ведення управлінського обліку має забезпечити управлінців оперативною аналітичною інформацією про всю господарську діяльність, включаючи стан управління матеріально-технічними та кадровими ресурсами [120, с. 125; 47].

Впровадження комплексного фінансового та управлінського обліку на всіх напрямках створює сприятливі умови для застосування наукоємних

технологій підтримки управлінських рішень, зокрема статистичних та економетричних технологій прогнозування та використання спеціальних формальних методів. Обґрунтований прогноз кінцевих результатів діяльності підприємств можна використати для покращення планування роботи структурних підрозділів залізничної галузі [120, с.126; 47].

В умовах, що склалися сьогодні на залізницях України, функціонування єдиної автоматизованої системи управління повинно включати п'ять комплексів (рисунку 3.4).



Рисунок 3.4 – Складові інформаційної технології транспортного менеджменту (розроблено автором)

Отримання якісного інформаційного продукту забезпечується завдяки відпрацьованій десятками років на залізницях системною звітністю.

Управління статистики Укрзалізниці є основним органом статистики залізниць України, слідкує та збирає дані по залізницям України, для повної статистичної звітності, наприклад, такі:

- Звіт про кількість працівників, їх якісний склад та професійне навчання 6 – ПВ.
- Форми галузевої статистичної звітності ЦТО – 1 та ЦТО – 2;

Оперативна вагонна модель Укрзалізниці:

- показники використання власних вантажних вагонів за даними вагонної моделі;

- робота з вагонними парками;
- аналіз використання вагонного парку;
- планування та оперативний контроль навантаження та вивантаження;
- довідка про утримання вагонів для спеціальних та технічних потреб;
- дислокація парку;
- забезпечення повноти та достовірності інформації;
- наявність транзитних та місцевих вагонів.

Поїзний стан на залізницях:

- наявність вагонів на залізницях;
- перехід вагонів між залізницями;
- УПВ по полігонам;
- прибуття, відправлення та наявність поїздів по станції;
- наявність поїздів на диспетчерських дільницях;
- дільничні швидкості;
- простій вантажних поїздів на станціях;
- облік прийому та здачі поїздів по дирекціям;
- діалогова інформаційно-довідкова система контролю експлуатаційної роботи залізниць Укрзалізниці (ДІСКОР);
- перелік вагонів, по яких перевізні документи оформлені ручним способом, за даними ОДНСВК.
- Порівняльна довідка щодо повноти вводу інформації та розрахунку показників в АС ДІСКОР та ВМУ.
- Довідникова таблиця про перевезення порожніх приватних та орендованих вагонів по залізницях України.
- Довідка про утримання вантажних вагонів для спеціальних та технічних потреб.
- Звіт про перевезення небезпечних вантажів ЦО – 11 НБ.

Звітні та облікові форми перевезення вантажів у контейнерах на основі контейнерних моделей залізниць:

Облікові форми КЕО – 1, 2, 3;

Звітні форми КЕЗ – 1, 2, 3, 4, 7.

На сучасному етапі зростає інтерес до впровадження інформаційних засобів з високим ступенем надійності як визначального середовища для створення та обробки необхідної для управління інформації. Основні пріоритети розвитку залізниці у цьому напрямку викладені у працях Мишечкіна В.Г., В.І.Пасічника, Т.А. Мукмінової, А.П. Бочарова та інших вчених [110, 121, 193].

Ринок інформаційних продуктів є системою економічних, правових і організаційних відносин в торгівлі специфічним товаром - інформаційним продуктом – зі своєю номенклатурою, цінами, умовами і механізмами надання. Фірми, що займаються інформаційно-обчислювальною діяльністю, пропонують клієнтам накопичену і систематизовану інформацію власного виробництва, а також одержану іншими виробниками.

Аналіз стану ринку інформаційних продуктів в Україні дозволяє відзначити ряд тенденцій [47, 121]:

- ринок інформаційних продуктів є одним з найбільш динамічних в Європі і в світі, причиною чого можна вважати швидкий розвиток ринку телекомунікацій;
- темпи розвитку ринку інформаційних продуктів є одночасно умовою і результатом загального стану і темпів розвитку економіки країни;
- входження України в світову спільноту невід'ємно від її інтеграції у єдиний інформаційний простір і значною мірою залежить від термінів завершення цього процесу. Формування інформаційного ринку робить процеси реформування економіки країни більш динамічними, цивілізованими і прозорими;
- існуючі організації доступу до інформації, її невідповідність міжнародним стандартам якості є значною перешкодою на шляху іноземних інвестицій, товарів і послуг.

У цих умовах значущою стає роль системи державної статистики, яка була і залишається основним джерелом надання офіційної науково обґрунтованої інформації різного характеру. Користувачу надаються каталоги видань інформаційних послуг, що містять значну кількість позицій. Їх номенклатура обумовлена основними напрямками діяльності органів Держкомстату. Для забезпечення ефективної роботи Державного комітету із статистики на ринку інформаційних продуктів здійснений комплекс заходів. Створена відповідна структура – Госстатінформ, яка координує вказану діяльність, проводить системний аналіз її розвитку, організовує систему маркетингу. Встановлені умови надання статистичної інформації, а саме: розробки, передбачені планом статистичних робіт, виконуються за рахунок державного бюджету, а інші об'єми – за рахунок додаткового фінансування або засобів замовників. Це є принциповим, оскільки означає, що результати широкого списку робіт, після їх публікації, користувач може одержати безкоштовно (при власноручному виписуванні даних) або з мінімальними витратами (запис на електронні носії інформації) [193].

Формування українського ринку інформаційних продуктів характеризується поки що низьким рівнем структуризації, в першу чергу спеціалізації послуг і розподілу сфер діяльності. Але, приймаючи до уваги економічний і науковий потенціал нашої країни, в перспективі можна чекати утворення ринку інформаційних продуктів, аналогічних по значущості і прибутковості відповідним ринкам країн Європи [47, 193].

Другим етапом забезпечення економічної оцінки після створення інформаційного продукту – є розробка відповідного інструментарію.

Відтак, у сучасних умовах господарювання в державі кардинально змінилися економічні, експлуатаційні та правові умови забезпечення збалансованості функціонування діяльності залізничного транспорту. Із введенням у дію нової номенклатури доходів і витрат по видах економічної діяльності в межах системи залізниць України; адаптацією змін у статистичній звітності до вимог ЄС; проведенням структурних перетворень у

галузі – автори визнають необхідним здійснення перегляду й удосконалення алгоритмів низки методичних підходів (зокрема, представлених фахівцями у галузі залізничного господарства, що приведено ними у наукових роботах [110, 120, 121,]) до визначення показника ефективності експлуатаційної роботи за рівнями управління у цьому виді економічної діяльності. Вчений-економіст Укрзалізниці Ейтутіс Г.Д. у своїй науковій праці [37] доводить, що до основних завдань, пов'язаних із застосуванням економічних оцінок показників експлуатаційної роботи на залізницях, відносяться:

- техніко-економічні розрахунки при визначенні економічної ефективності організаційно-технічних заходів по рівнях управління;
- техніко-економічні розрахунки оцінки втрат у зв'язку з вимушеними перервами у русі на конкретних дільницях;
- аналіз змін експлуатаційних витрат по рівнях управління залізниць за конкретний період часу;
- формування цільових орієнтирів та функціоналів забезпечення процесів нарощення й раціонального використання мотиваційних ресурсів за структурними підрозділами залізниць України.

Автор вважає за доцільне, привести та деталізувати в комерційній роботі вихідні положення методології застосування витратних ставок для виконання економічної оцінки якості перевезень, а саме:

- 1) поліпшення показників експлуатаційної роботи залізниць досягається не лише в результаті їх технічної реконструкції, але і за рахунок більш повного використання наявності технічних засобів шляхом проведення організаційних заходів та застосування ефективних методів організації праці;
- 2) оскільки, економічні оцінки рівня показників експлуатаційної діяльності залізниць України та їх структурних підрозділів показують, який конкретно економічний ефект, виражений у грошовій оцінці, призводить до зміни того чи іншого експлуатаційного показника (тобто як змінюються доходи або витрати), то маємо можливість встановити параметри імовірного прибутку;

3) при встановленні ступеня зміни експлуатаційних витрат при збільшенні або зменшенні обсягів перевезень слід зважати на прийняті статті, які визначають номенклатуру витрат. Останні, як зазначає дослідник, слід розділяти на дві групи у відповідності до їхнього сприйняття внутрішніх чинників:

– залежні від обсягів перевезень і, отже, від розмірів роботи рухомого складу. Ці витрати можна вважати такими, що змінюються прямо пропорційно до обсягів перевезень;

– незалежних від обсягів перевезень, або умовно постійні витрати. Ці витрати не реагують на зміну обсягів роботи.

З огляду на зазначене, метод витратних ставок може застосовуватись на різних рівнях управління залізницями України, наприклад, при оцінці економічного ефекту від упровадження технічних, технологічних і організаційних заходів, а також при аналізі орієнтованої оцінки зміни експлуатаційних витрат. Автор приводить перелік категорій завдань у таблиці 3.4, які відповідають рівням управління та відповідним сферам використання витратних ставок і вважає, що застосування методу витратних ставок для вирішення задач різних рівнів управління дозволяє оцінити ефективність заходів, які реалізуються по всьому механізму технологічного процесу, що особливо важливо для проведення секторного аналізу діяльності залізничного транспорту України.

Таблиця 3.4 – Категорії завдань, систематизованих за рівнями управління на залізницях України та сферами використання витратних ставок*

Завдання	Рівень застосування витратних ставок				
	Укрза- лізниця	заліз- ниця	компанії з перевезень		
			пасажир- ських	примісь- ких	вантаж- них
Економічна оцінка технічних, технологічних і організаційних заходів, упроваджуваних на мережі залізниць України	+		+		
Економічна оцінка технічних, технологічних і організаційних заходів, які реалізуються у межах залізниці		+		+	+
Оцінка економічних результатів роботи структурних підрозділів залізниці		+			
Оцінка очікуваних результатів від запланованих заходів, які впливають на собівартість залізничних перевезень	+	+			
Оцінка результатів діяльності у випадках виникнення взаємної відповідальності учасників перевізного процесу	+	+	+	+	+

* Джерело: розроблено і систематизовано [59].

Удосконалення господарської діяльності залізниць в період їх реформування залежить перш за все від ефективності роботи її багатопрофільних об'єктів, в тому числі тупикових станцій малодіяльних залізниць [43].

Як свідчать результати категорювання залізничних ділянок по їх фізичних параметрах (вантажонапруженість та швидкість руху), визначених

згідно з „Положенням про проведення планово-запобіжних ремонтно-колійних робіт на залізницях України”, що затверджено наказом Укрзалізниці від 10.08.2004 р. №630 ЦЗ [131], на Південно-Західній залізниці біля 23% протяжності колії відносяться до малодіяльних ділянок (VII категорія) з 12 тупиковими станціями (таблиця 3.5).

Таблиця 3.5 – Показники роботи тупикових станцій Південно-Західної залізниці за 2010 р.*

Найменування станцій	Вагонообіг		Кількість під'їзних колій що промикаються до станції.	Відстань від станції до головного ходу, км.	Кількість клієнтів, які обслуговуються станцією постійно.	Середня відстань перевезення, км.
	Загальна кількість вагонів	Середня кількість вагонів за добу				
Андрушівка	1274	3,5	7	22	38	506
Кашперівка	535	1,5	5	6	11	470
Сквира	1327	3,6	6	30	48	774
Тараща	274	0,8	0	21	18	712
Короп	415	1,1	2	21	16	635
Корюківка	2870	7,9	5	16	21	509
Коростишів	1628	4,5	6	27	21	497
Славута – II	3202	8,8	6	8	27	342
Турбів	1142	3,1	3	20	14	516
Васильків – II	690	1,9	3	11	12	638
Богуслав	677	1,9	3	17	30	565
Баничи	1207	3,3	2	19	6	528

* Джерело: розроблено і систематизовано автором.

Додаткові збори тупикових станцій складають біля 4% загальних зборів від вантажних перевезень по залізниці. Доходи від вантажопотоку, сформованого на цих станціях, складають 12-ту долю від доходів вантажних перевезень у місцевому сполученні. Тому знехтувати роботою тупикових станцій було б не зовсім вірно. Доходи тупикових станцій, це як маленькі струмки, які впадають у великі ріки.

Добовий вагонообіг тупикових станцій коливається від 0,8 вагонів (ст. Тараща) до 8,8 вагонів (ст. Славута – II).

Середній добовий вагонообіг по залізниці тупикової станції складає 3,3 вагона. Згідно алгоритму економічної оцінки роботи тупикових станцій (таблиця 3.6) позитивний фінансовий результат (прибуток) складає лише по ст. Корюківка, інші 11 тупикових станцій є збитковими. Прибуток визначається як різниця між сумами доходів, які належать станції та розрахунковими витратами всіх господарств, які приймають участь у перевізному процесі даної станції.

Таблиця 3.6 – Пропонуємий алгоритм економічної оцінки роботи тупикової дільниці залізниці

Найменування показників	Один. виміру	Найменування звіту	Служба виконавець
Середня відстань перевезення вантажу	км	Тарифне керівництво №4	М
Відстань від станції головного ходу	км	Тарифне керівництво №4	М
Вивантаження	ваг.	Звіт ГО – 1	М
Вивантаження	тон	Звіт ГО – 1	М
Відправлено пасажирів	чол.	ЦО – 27	Л
в т.ч. приміське сполучення	чол.	ЦО – 27	Л
Виручка від пасажирських перевезень	тис. грн.	ФДУ №1	Л, НФ
Доходи, отримані станцією	тис. грн.	ФДУ №1	Л
Доходи від пасажирських перевезень, що приходяться на дільницю	тис. грн.	(стр. 9/стр. 3)* стр. 4	Л
Виручка від вантажних перевезень	тис. грн.	ФДУ №3	М
Доходи від вантажних перевезень, що приходяться на дільницю	тис. грн.	(стр. 11/стр. 3)* стр. 4	М
Витрати на дільниці, в тому числі:	тис. грн.		ДН, Т, Ш, П, БМЕС, Л, Е
* по дирекції	тис. грн.		
* по господарству сигналізації та зв'язку	тис. грн.		
* по господарству колії	тис. грн.		
* по господарству БМЕС	тис. грн.		
* по пасажирському господарству	тис. грн.		
* по господарству електропостачання	тис. грн.		
Фінансовий результат	тис. грн.	стр. 14 – стр. 15	НФ

* Джерело: розроблено і систематизовано автором.

Доходи станції складають

$$D_{TC} = D_{ЗБ} + D_{ВП}, \quad (3.10)$$

де $D_{ЗБ}$ – додаткові збори тупикової станції,

$D_{ВП}$ – доходи від вантажних перевезень від тупикової станції до головного ходу.

Розрахункові експлуатаційні витрати станції складають:

$$E_{TC} = E^{БМЕС} + E^П + E^Ш + E^E + E^{ДН} + E^T, \quad (3.11)$$

де $E^{БМЕС}$, $E^П$, $E^Ш$, E^E , $E^{ДН}$, E^T – експлуатаційні витрати на обслуговування станцій відповідно господарствами будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд, колій, сигналізації і зв'язку, електрозабезпечення, руху та локомотивного (таблиця 3.7).

Із таблиці 3.7 видно, що більш у середньому ніж у 2,6 рази розрахункові витрати перевищують доходи станції. Але ж в сумі розрахункових витрат є складова локомотивного господарства, яка компенсується клієнтурою сплатою за подачу та прибирання вагонів.

Тому при розрахунках щодо визначення прибутковості тупикових станцій пропонується в загальних витратах, не враховувати витрати локомотивного господарства на подачу та прибирання вагонів.

І фінансовий результат роботи тупикової станції стане позитивним при середньому вагонообігу не нижче 3 вагонів на добу.

Отже, із 12 тупикових станцій на Південно–Західній залізниці – 5 стають збитковими і потребують закриття згідно з чинним законодавством.

Роботу по закриттю станції пропонується здійснювати у наступному порядку [43, 65]:

залізниця на підставі статті 7 Закону України “Про залізничний транспорт” зі змінами та доповненнями готує і направляє листи з обґрунтуванням до органів місцевого самоврядування та виконавчої влади щодо відшкодування збитків залізниці від роботи станції або надання згоди на її закриття;

Таблиця 3.7 – Фінансово-економічні показники тупикових станцій Південно-Західної залізниці за 2010 р.*

Найменування станції	Доходи станції, тис. грн.			Витрати, тис. грн.							Збитки від основної діяльності
	Всього в т.ч.	Додаткові збори	Перевезення від станцій до головного ходу	Всього в т.ч.	БМЕС	П	Ш	Е	ДН	Т	
Андрушівка	350,0	318,2	31,8	1989,7	1,8	458,0	8,6	6,1	387,8	1127,4	-1639,65
Кашперівка	150,1	145,3	4,8	450,4	1,7	315,0	4,3	0,0	129,1	0,3	- 300,26
Сквира	467,0	382,2	84,8	2571,5	7,7	516,0	7,8	5,2	295,7	1739,1	-2104,52
Тараща	53,8	50,9	2,9	393,5	2,9	138,0	1,8	14,4	148,1	88,3	- 339,74
Короп	107,0	94,5	12,5	885,6	0,1	344,2	39,9	29,1	106,7	315,6	- 778,63
Корюківка	1280,0	1080,3	199,7	998,6	5,7	283,0	28,0	7,1	170,4	494,4	281,40
Коростишів	923,2	823,1	100,1	1035,8	4,1	472,0	54,0	13,9	193,6	298,2	- 112,59
Славута – II	603,6	491,8	111,8	1074,0	24,7	185,7	14,4	7,0	353,7	488,5	- 470,4
Турбів	344,2	293,4	50,8	948,1	0,1	241,0	44,9	3,5	119,1	539,5	- 603,83
Васильків-II	3,0	0,0	3,0	407,0	1,5	305,5	10,1	22,8	0,0	67,1	- 404,0
Богуслав	271,7	235,1	36,6	1176,6	75,0	198,0	8,1	6,5	230,3	658,7	- 904,86
Баничі	123,6	86,7	36,9	465,5	0,9	18,8	21,7	1,7	74,7	347,7	- 341,97
Всього:	4677,3	4001,6	675,7	12386,3	126,2	3525,2	243,6	117,3	2209,2	6164,8	- 7709

* Джерело: розроблено і систематизовано автором дисертації.

Протягом місяця відповідальні особи залізниці проводять спільні наради з представниками органів місцевого самоврядування та виконавчої влади щодо відшкодування збитків або надання згоди на закриття дільниці;

при відсутності згоди на компенсацію збитків або на закриття дільниці на підставі статті 7 Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів від 6 квітня 1998 р. № 457, залізницею направляються в Укрзалізницю матеріали на закриття станції з виключенням з тарифного керівництва №4, у випадку отримання згоди на закриття протягом тижня, при відсутності згоди – у відповідності до чинного законодавства;

у разі неприйняття рішень органами місцевого самоврядування (протягом 6 місяців після звернення залізниці) на підставі частини 5 статті 7 Закону України “Про залізничний транспорт” та статті 7 Статуту залізниць України Укрзалізниця за погодженням з Міністерством інфраструктури має право прийняти рішення про закриття малодіяльних збиткових дільниць або тупикових станцій.

3.3 Умови підвищення якості комерційної діяльності залізниць країни

Всю сукупність заходів щодо підвищення якості вантажних перевезень можна підрозділити на організаційні, економічні, технологічні та технічні аспекти їх впровадження [153, с. 35].

По характеру і ступеню впливу якості на витрати заходу можна кваліфікувати їх як:

- не потребуючих додаткових капітальних вкладень і експлуатаційних витрат;
- потребуючих додаткових капітальних вкладень і зменшення експлуатаційних витрат;
- потребуючих додаткових експлуатаційних витрат без збільшення капітальних вкладень.

Існують інші критерії, по яких можна групувати, підрозділяти, кваліфікувати заходи щодо підвищення якості вантажних перевезень. Нам здається, що цей спектр заходів ще більш складний і багатогранний. Підвищення якості перевезення в одних випадках може вплинути на збільшення їхнього обігу, в інших – зменшити їхній обсяг, по-третє зберегти обсяг перевезень незмінним.

Автором проаналізовано та висвітлено в наукових статтях [36, 40, 42, 47] особистий погляд на заходи щодо їх впливу на якість вантажних перевезень, який полягає в наступному.

Якість транспортного обслуговування залежить від технології виконання всіх процесів, починаючи з оформлення заявки на перевезення вантажу та закінчуючи його видачею вантажоотримувачу. З моменту приймання вантажу до перевезення першочергова задача транспортної організації – схоронність його кількості та якості на кожному етапі доставки.

Результати численних маркетингових досліджень дозволяють розробити досить повний перелік показників якості, найбільш значимих для вантажовласників, і є, таким чином, ключовими факторами успіху на транспортному ринку.

Зокрема, значні виробничі потужності залізничного транспорту роблять його незамінним для масових перевезень вантажів, створюючи таким чином стратегічну перевагу в порівнянні з конкурентами. Висока безпека і екологічність залізниць також є ключовими факторами успіху, у тому числі і на перспективу та особливо важливі в умовах погіршення екологічної обстановки.

Аналіз проблем якості транспортного обслуговування показують, що чим ширше асортимент пропонуємих послуг, тим вище рівень якості обслуговування. Однак для конкретного замовлення система доставки, надаючи всі вимагаємі клієнтом послуги, може бути переважніше, ніж система, котра може запропонувати більш широкий спектр послуг, але не може запропонувати запитовані послуги [170, с. 37].

Для оцінки комплексності транспортного обслуговування необхідно послідовно розглядати здібності системи на представлення кожної послуги. При цьому використовується параметр „здатність надати послугу”, визначений як відношення обсягу можливого виконання відповідної послуги до запитуваного обсягу.

$$Z_{\text{НП}} = \frac{O_{\text{ПО}}}{Z_{\text{ОП}}} \times 100\%, \quad (3.12)$$

де $Z_{\text{НП}}$ – здатність надати послуги;

$O_{\text{ПС}}$ – обсяг послуг, який можливо надати клієнту;

$Z_{\text{ОП}}$ – обсяг послуг, котрий запитується клієнтом.

Наприклад, однією із запрошених послуг являється перевезення живої риби. В цьому випадку потрібно перевірити наявність у перевізника спеціалізованого рухомого складу та здатність системи забезпечити необхідну його кількість. На підставі оцінок рівня задоволення кожної вимоги дається узагальнений показник комплексності системи доставки.

При виборі транспортної компанії клієнтами пред’являються різноманітні вимоги до методів та моделей рішення задач *вибору системи доставки вантажів* (ВДВ). На рисунку 3.5 показані результати анкетування клієнтів на предмет пріоритетності вимог до транспортної компанії. При плануванні доставки необхідно враховувати всі перераховані вимоги. Тільки в тому випадку клієнти будуть зацікавлені в укладанні договорів на доставку вантажів. Той факт, що у клієнтів, як правило, не одна, а декілька цілей, призводить до вимог вирішення багатокритеріальних задач ВДСВ.

Загальне уявлення щодо вимог клієнтів при виконанні кожного конкретного замовлення, вимоги до процесу доставки та їх пріоритетності можуть в тому чи іншому ступеню відрізнятися від приведених. Крім того, цілі клієнтури в ряді випадків вступають в протиріччя одне з одним. Так, вимога своєчасної доставки вантажів обумовлює залучення додаткових зусиль по організації та оперативному управлінню процесом перевезення та

призводить до додаткових витрат, що суперечить мінімізації витрат на транспортування [78].

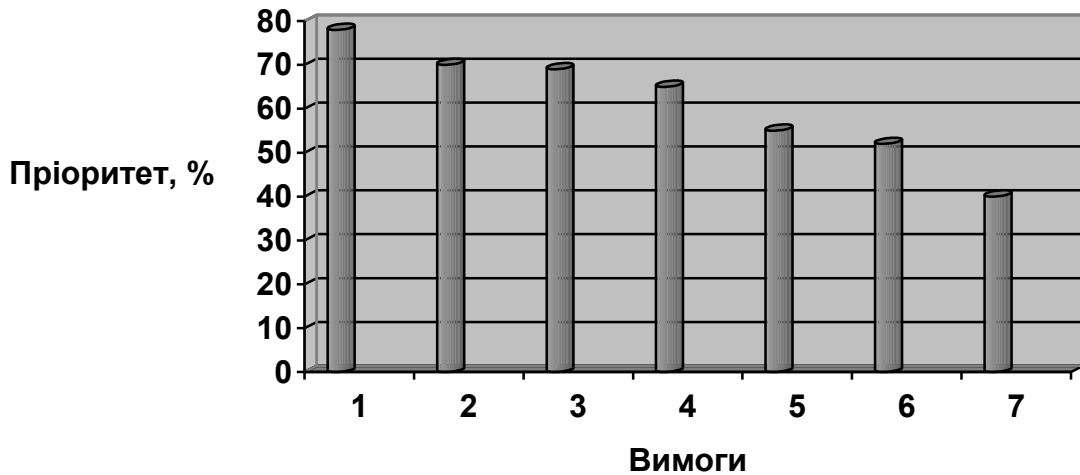


Рисунок 3.5 – Діаграма пріоритетності вимог клієнтів до послуг фірми:

1 – надання допомоги у виконанні процедури митного оформлення; 2 – забезпечення вимагаемого терміну доставки; 3 – схоронність вантажу при перевезенні та зберіганні; 4 – мінімальні витрати на доставку; 5 – надання додаткових послуг; 6 – високий імідж перевізника; 7 – гнучкість у формі оплати

Рівень включених термінів доставки вантажів ($K_{ТД}$) визначається (розраховується) відношенням нормативного терміну доставки до фактичного.

$$K_{ТД} = \frac{T_H}{T_\Phi}, \quad (3.13)$$

де T_H – нормативний термін доставки вантажу, діб;

T_Φ – фактичний термін доставки вантажу, діб.

Невиконання встановленого терміну доставки вантажу призводить до збитків вантажовідправників, а також штрафів, які стягуються із залізниць відповідно до Статуту залізниць України.

Рівень схоронності перевезених вантажів ($K_{СВ}$) визначається як,

$$K_{СВ} = \frac{1 - \sum N_{НС}}{\sum N_3}, \quad (3.14)$$

де $\sum N_{НС}$ – кількість відправок вантажу без забезпечення належного

рівня схоронності вантажу, що привело до втрат продукції;

ΣN_3 – загальна кількість відправок вантажу.

Розміри втрат продукції при перевезенні регламентовані нормами природної втрати маси вантажу при залізничних перевезеннях у відповідності до Правил перевезення вантажів. Зазначені норми встановлюються окремо для кожного роду вантажу.

За оцінками вчених і фахівців, середній рівень втрат вантажів на вітчизняному залізничному транспорті в кілька разів перевищує діючі норми. При несхоронності перевезених вантажів залізниця несе відповідальність у розмірі повної вартості втраченого вантажу чи її частини у випадку його псування, а також повертає стягнену провізну плату й інші належні їй платежі пропорційно кількості втрат.

Повнота задоволення попиту на транспортні послуги ($K_{3п}$) розраховується за формулою:

$$K_{3п} = \frac{1 - \sum P_{НЕВ}}{\sum P_{\Phi}}, \quad (3.15)$$

де $\sum P_{нев}$ – обсяги невивезених із заявлених до перевезення вантажів за відповідний період, тис. тонн;

$\sum P_{\Phi}$ – фактичні обсяги перевезень, тис. тонн.

В останні роки у зв'язку зі спадом обсягів перевезень залізниці практично на 100% виконують ці плани. Однак маркетингові дослідження свідчать, що найчастіше на складах відправників залишаються ще значні обсяги невивезеної продукції.

У ряді випадків залізниці не подають вчасно вагони відправникам, як наслідок невивезені вантажі йдуть на інші види транспорту.

Рівень комплексності обслуговування вантажовласників (K_k) визначається двома показниками:

Показник при перевезенні вантажів визначається, як відношення величини обсягу перевезень, виконаних "від дверей до дверей" до загальних обсягів перевезень.

$$K_{KI} = \frac{\sum P_{KI}}{\sum P_3}, \quad (3.16)$$

де K_{KI} – рівень комплексності обслуговування вантажовласників при перевезенні вантажів;

$\sum P_{KI}$ – обсяги перевезень вантажів, виконаних “від дверей до дверей”;

$\sum P_3$ – загальні обсяги перевезень.

При перевезенні інших вантажів рівень комплексності обслуговування вантажовласників визначається (розраховується), як відношення доходів, отриманих від надання користувачам додаткових послуг до загальних доходів, отриманих від вантажних перевезень.

$$K_{KB} = \frac{\sum D_{ДП}}{\sum D_3}, \quad (3.17)$$

де $\sum D_{ДП}$ – доходи, отримані від надання користувачам додаткових послуг, тис. грн.;

$\sum D_3$ – загальні доходи, отримані від вантажних перевезень, тис. грн.

Рівень безпеки перевезень ($K_{Бп}$) визначається з фактичної кількості аварій і катастроф та їх тяжкості.

$$K_{Бп} = \frac{1}{B_{\phi}}, \quad (3.18)$$

де B_{ϕ} – фактична кількість аварій та катастроф.

При відсутності на залізниці аварій і катастроф показник B_{ϕ} дорівнює одиниці. При наявності аварій і катастроф показник B_{ϕ} збільшується прямо пропорційно їх кількості.

Рівень екологічності транспортних процесів ($K_{ЕК}$) визначається відношенням кількості браків, які призвели до забруднення навколишнього середовища до загальної кількості браків.

$$K_{ЕК} = \frac{1 - N_{НБ}}{N_{\mathcal{B}}}, \quad (3.19)$$

де $N_{НБ}$ – кількість випадків браку, які призвели до забруднення навколишнього середовища;

$N_{\mathcal{B}}$ – загальна кількість браку.

З метою комплексного підходу до визначення рівня якості транспортного обслуговування вантажовласників необхідно розробити таку систему показників, в якій було б передбачено максимальний вплив різносторонніх факторів.

Загальний комплексний показник якості транспортного обслуговування вантажовласників (K_k) автором пропонується визначити по формулі:

$$K_k = \alpha_{тд} K_{тд} + \alpha_{св} K_{св} + \alpha_{зп} K_{зп} + \alpha_{кі} K_{кі} + \alpha_{кв} K_{кв} + \alpha_{бп} K_{бп} + \alpha_{ек} K_{ек} \quad (3.20)$$

де $\alpha_{тд}$, $\alpha_{ек}$ – коефіцієнти, які враховують питому вагу й взаємозалежність показників якості.

Ці коефіцієнти визначаються на основі обстеження роботи транспортної інфраструктури або експертним шляхом, як рейтинг пріоритетів клієнтів, у відповідності з маркетинговими дослідженнями, вони дорівнюють: $\alpha_{тд}=0,29$; $\alpha_{св}=0,15$; $\alpha_{зп}=0,12$; $\alpha_{кі}=0,14$; $\alpha_{кв}=0,13$; $\alpha_{бп}=0,09$, $\alpha_{ек}=0,08$.

Кожна скарга користувача, яка була записана у книгу скарг чи зафіксована у процесі функціонування «прямої лінії» зменшує загальний комплексний показник якості транспортного обслуговування на 1,0%.

Значний інтерес представляє розрахунок цього показника по окремим родам вантажів і регіонам країни, а також районам тяжіння окремих залізниць [94].

Маркетингова стратегія залізниць повинна мати на меті не тільки виявлення ключових факторів успіху, але запобігання і нейтралізацію небезпек. Так, залізничний транспорт, в силу своєї недостатньої розгалуженості, уступає автомобільному в можливості перевезень за схемою «від дверей до дверей». Виникає бар'єр для проникнення залізниці на значний сегмент транспортного ринку. Подолання такого бар'єра можливе за допомогою закупівлі залізницею автотранспорту у власність для виконання комплексних перевезень самотужки.

Для збільшення обсягів вантажних перевезень залізничним транспортом, який принаймні забезпечує найменші витрати енергоресурсів на перевезення однієї тонни вантажу, ніж інші види транспорту, необхідно вживати заходи, спрямовані на підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень. Це можливо зробити завдяки підвищенню якості вантажних перевезень. Тому в теперішній час актуальним є впровадження швидкісних вантажних перевезень, які до речі розвиваються в провідних європейських країнах. Розвиток швидкісних вантажних перевезень дозволить прискорити терміни доставки вантажів, а використання вантажних вагонів нового покоління – забезпечить підвищені умови до зберігання вантажів в процесі їх транспортування. Крім того, використати переваги залізничного та автомобільного видів транспорту для поліпшення якості вантажних перевезень можна завдяки впровадженню змішаних комбінованих перевезень, які активно розвиваються у всьому світі. На європейському континенті створюються міжнародні транспортні коридори, на яких забезпечуються швидкісні вантажні перевезення в змішаному сполученні. А для оптимізації транспортних витрат та забезпечення доставки вантажів від дверей до дверей, точно в термін, точно за розкладом створюються логістичні центри, які також забезпечують високий рівень збереження вантажів в процесі транспортування.[1, 2].

Розвиток НТП супроводжується виникненням нових наукоємних технологій, які застосовуються у виробництві основних виробничих фондів для всіх галузей національної економіки. Виготовлення основних засобів виробництва за допомогою наукоємних технологій супроводжується підвищенням продуктивності основних фондів, збільшенням їх потужності при одночасному зменшенні енергоспоживання.

В результаті втілення досягнень НТП на залізничному транспорті з'явився рухомий склад нового покоління, який дозволяє суттєво поліпшити транспортні послуги. Магістральні локомотиви нового покоління потребують менших витрат енергоносіїв при збільшенні середньої ваги поїзда брутто,

розраховані на більші швидкості руху, забезпечують перевезення з меншими витратами. Вантажні вагони нового покоління мають меншу вагу тари, що дозволяє в загальних тонно-кілометрах бруто суттєво скоротити тонно-кілометри тари та сприяє зменшенню собівартості вантажних перевезень. Більш досконаліми стають спеціалізовані вантажні вагони, що дозволяє краще забезпечувати схоронність вантажів при їх транспортуванні. Пасажирські вагони нового покоління з похиленими кузовами дозволяють пасажирським поїздам досягати великих швидкостей. Досягнення НТП також використовуються при модернізації залізничної інфраструктури. Саме завдяки досягненням НТП стало можливим здійснювати на залізничному транспорті швидкісні та високошвидкісні перевезення, які дозволили залізничному транспорту успішно конкурувати з автомобільним транспортом на ринку вантажних перевезень [28, 29].

Очевидно, задача визначення оптимальної ходової швидкості руху поїзда з урахуванням втрат вантажу, як і задача по визначенню оптимального навантаження вагона, у загальному виді не може бути вирішена аналітично. Тут необхідне вивчення результатів експериментальних перевезень з метою виявлення додаткових витрат і економії при підвищенні рівня схоронності перевезених вантажів.

Оптимальною може вважатися така ходова швидкість U , при якій результуюча (чиста) економія буде максимальною, а саме:

$$\Delta E_u = \Delta E_{ов} + \Delta E_{гм} - \Delta Z_u - \Delta Z_{п} > 0 \rightarrow \max, \quad (3.21)$$

де $\Delta E_{ов}$ – економія від прискорення обігу вагонів, грн. на поїздо-км;

$\Delta E_{гм}$ – економія від прискорення обіговості вантажної маси, грн. на поїздо-км;

ΔZ_u – додаткові витрати при русі поїзда з підвищеною швидкістю в порівнянні з вихідної (базової), грн. на поїздо-км;

$\Delta Z_{п}$ – поточні втрати вантажу чи додаткові витрати на попередження втрат при русі поїзда з підвищеною швидкістю, грн. на поїздо-км.

З позицій повного забезпечення схоронності вантажу, що нерідко пов'язано з безпекою руху поїздів, досягнення більш високих оптимальних швидкостей, часто вимагає значних додаткових витрат по підготовці вантажів і рухомого складу до високоякісного і надійного перевезення. Якщо під час перевезення окремих вантажів, наприклад, негабаритних, сипучих, крихких тощо, ці додаткові витрати виявляються економічно невиправданими, то повинні бути передбачені заходи для обмеження швидкостей руху з даними вантажами в поїзній роботі. Необхідний рівень безпеки руху повинен бути забезпечений при будь-яких умовах [75].

Завдяки досягненням НТП з'явилися види перевезення вантажів у змішаному автомобільно-залізничному сполученні, які дозволяють використовувати переваги як автомобільного, так і залізничного транспорту.

Досягнення в області обчислювальної техніки та інформаційних технологій дозволяють впроваджувати логістичні принципи в перевезення вантажів залізничним транспортом, що також сприяє підвищенню конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг [93].

Одним із способів забезпечення ефективної господарської діяльності й збереження конкурентних переваг є кооперація, шляхом відмови від непрофільних функцій і придбання послуг по їхньому виконанню в сторонньої організації, тобто використання аутсорсинга [36, 184].

Таким чином, залізниці України можуть оптимізувати свою діяльність за рахунок концентрації зусиль на основній діяльності, передачі непрофільних, допоміжних функцій зовнішнім спеціалізованим організаціям (аутсорсерам) на договірній основі й відповідному скороченні персоналу підприємства, зайнятого виконанням непрофільних, допоміжних функцій [36].

Основним критерієм висновку щодо непрофільних функцій у сфері аутсорсинга є зниження витрат (за рахунок більш високої ефективності роботи компанії-аутсорсера) і підвищення якості надаваних послуг.

Головною умовою, якої повинні дотримуватися при залученні зовнішніх організацій, є проведення конкурсних процедур [96, 97].

До переваг, які одержують залізниці при передачі непрофільних функцій стороннім організаціям, варто віднести наступні [36; 37, с. 142–143]:

- зосередження власних ресурсів на основних функціях, що забезпечують основну діяльність залізниць, делегуються стороннім компаніям, що надають послуги аутсорсинга в конкретній області. Аналогічно, при використанні аутсорсинга може відбутися перерозподіл ресурсів, раніше задіяних на другорядних напрямках;

- зменшення витрат послуг при їх реалізації аутсорсером за рахунок вузької спеціалізації фірми, що одночасно знижує вартість своїх послуг за рахунок «оптового» продажу та забезпечує достатню конкурентну якість;

- більш ефективне впровадження новітніх технологій. Фірма – аутсорсер, завдяки ефекту «оптових» продажів своїх послуг, має більше можливостей для придбання й освоєння нових технологій, що при незначному виробництві таких послуг на окремому підприємстві може бути нерентабельною;

- забезпечення надійності. Фірма-аутсорсер виконує численні однотипні завдання, тим самим забезпечується накопичення практичного досвіду;

- делегування відповідальності за виконання конкретної функції – це стратегія диверсифікованості ризику між залізницею й фірмою-аутсорсером;

- більша доля напрямку інвестицій в інфраструктуру залізниць, тому, що при аутсорсингу знижується необхідність інвестування на підтримку другорядних функцій і розвиток діяльності, що не забезпечує основну частку прибутку залізниці.

В європейських країнах аутсорсинг давно й активно застосовується на транспорті для виконання ремонтів об'єктів інфраструктури й рухомого складу, забезпечення зв'язком і інформаційним обслуговуванням. У непрофільних сферах на умовах аутсорсинга здійснюються організація

виробництва, керування кадрами, бухгалтерський облік, зберігання баз даних і інші спеціальні функції.

В Україні активне застосування технологій почалося менше десяти років тому, в останні роки - і на залізницях.

Процес ухвалення рішення про передачу якихось функцій на аутсорсинг, як пропонує автор наукової праці Ейтутіс Г. Д. [37, с. 143] звичайно складається з декількох етапів. Це: аналіз власних можливостей, аналіз можливостей потенційних компаній-аутсорсерів, підготовка рішення, аналіз і оцінка ризику, ухвалення рішення про використання аутсорсинга.

На першому етапі аналізується структура вартості робіт і послуг, які передбачається передати на аутсорсинг, виробляється стратегія зміни виробничого процесу. У випадку, якщо на цьому етапі вдається зменшити витрати й забезпечити конкурентну ціну роботи й послуг, то в їхній передачі на аутсорсинг немає необхідності, тому що аутсорсинг пов'язаний з певними видами ризику.

На наступному етапі аналізується ситуація на ринку, досліджуються можливості компаній-аутсорсерів, динаміка цін на роботи й послуги, які передбачається передати стороннім організаціям.

Далі проводиться порівняння внутрішніх можливостей і зовнішніх умов, здійснюється побудова фінансових моделей. На цьому етапі закінчується процес нагромадження й обробки інформації, необхідної для оцінки ефективності аутсорсинга (у тому числі й у грошовому вираженні) і вибору компанії – виконавця.

Потім на підставі спеціальної методики оцінюється економічна ефективність передачі виконання певних робіт, послуг стороннім організаціям з урахуванням всіх видів ризиків, які виникають при використанні аутсорсинга [133].

На заключному етапі керівництво залізниці на основі виконаного розрахунку економічної ефективності використання аутсорсинга,

співставлення переваг і можливих ризиків ухвалює рішення щодо можливості передачі певних функцій на аутсорсинг [132].

Для забезпечення якісної оцінки аутсорсинга необхідно розробити «Методику розрахунку економічної ефективності його використання». За цією методикою повинні співставлятися витрати залізниць по оплаті послуг сторонньої організації (аутсорсера) і витрати залізниці на виконання допоміжної функції власними силами. Методика повинна враховувати витрати залізниці, пов'язані зі звільненням і прийманням співробітників, що виконують функції, виведені на аутсорсинг, а також величину економічного ефекту від застосування аутсорсинга.

Практично встановлено, що мінімальний економічний ефект від використання аутсорсинга становить 5–10% витрат залізниці на виконання робіт власними силами.

При визначенні переліку робіт, для яких доцільно застосовувати аутсорсинг, необхідно враховувати досвід закордонних країн, у тому числі й російських підприємств. Мова йде про виведення на аутсорсинг в основному окремих технологічних процесів і функцій. Виведення на аутсорсинг бізнес-процесів – це подальша перспектива, пов'язана, у тому числі, з реформуванням залізничного транспорту України.

3.4 Економічний механізм комерційної діяльності залізничного транспорту

Існуюча система взаємодії при організації перевізного процесу орієнтована на виконання перевізником комплексної транспортної послуги, складається з надання вагонів і надання послуги перевезення [130].

На сьогоднішній день частина послуг передана від перевізника до операторів, тобто забезпечення навантажувальними ресурсами здійснюють оператори приватного рухомого складу, а перевізники надають послуги перевезення.

Безумовно, всі учасники транспортного ринку мають свої інтереси, свій бізнес і свою відповідальність. Вантажовласникам важливий своєчасний вивіз запланованих обсягів вантажів при доступній вартості перевезення, операторам – ефективна робота своїх приватних парків вагонів з прибутковістю не нижче запланованої, а перевізнику – максимальне задоволення потреб усіх учасників ринку в перевезеннях у рамках наявних можливостей інфраструктури.

Оператори приватного рухомого складу, будучи зацікавленими в максимальному фінансовому результаті від використання своїх вагонів, самі планують маршрути роботи парку вагонів. Кожен з власників рухомого складу сам або доручивши оператору управляє порожніми рейсами вагонів, не погоджуючи їх переміщення з перевізником, що періодично призводить до порушень роботи окремих ланок інфраструктури, а отже, до неможливості для перевізника виконання своїх зобов'язань за договорами перевезення. Більш того, відсутня взаємодія з операторами з найважливішого елемента – планування перевезень.

За багато років склалася практика, коли планування навантажених вагонопотоків виконувалося в ув'язці з плануванням порожніх вагонопотоків. На основі заявок на перевезення вантажів формувалася «шахматка» навантажених вагонопотоків. По ній розраховувалися регулювальні розриви залізниць і план передачі порожніх вагонів по міжзалізничних стикових пунктах.

Сьогодні при плануванні вагонопотоків не повною мірою враховуються порожній вагонопоток, відсутня значна частка інформації про заплановане переміщення порожніх вагонів власників.

Порожній приватний вагонопоток формуються за пред'явленням оператором пакету перевізних документів незалежно від можливостей інфраструктури і переробних можливостей станцій, а також від можливостей перевізника виконувати свої зобов'язання з організації перевізного процесу.

На практиці виходить, що порожній вагон до перевезення приймається без урахування пропускних спроможностей ділянок, по яких пройде його маршрут. У результаті з'являється ризик щодо виконання терміну доставки, оскільки вагон під навантаження подано з запізненням. Заявка забезпечена не в строк, і навантажений рейс вагону починається із запізненням. Нерівномірність ж підходу навантажених вагонопотоків, наприклад, в порт, що має обмежену переробну здатність, призводить до ускладнень в його роботі.

Перевізник, погоджуючи заявку, бере на себе відповідальність за її виконання, перевіряючи можливість її реалізації при існуючих можливостях інфраструктури. При прийомі порожніх власних вагонів цього не відбувається. Відповідальність настає, а можливість узгодження відсутня, так як це не передбачено нормативно-правовою базою. У результаті таку відповідальність не завжди вдається виконати. Неузгодженість можливостей і потреб призводить до збоїв при організації перевезень.

Проблема браку можливостей інфраструктури на окремих напрямках загострилася тому, що багато десятиліть інфраструктура залізниць будувалася для роботи в інших умовах – для роботи інвентарним парком вагонів, при якій продуктивність і взаємозамінність вагона була вище, ніж у приватних парків вагонів багатьох власників. При роботі приватними парками вагонів для виконання того ж обсягу перевезень потрібні великі пропускні і переробні можливості.

Проте йти тільки шляхом додаткового розвитку інфраструктури не можна, оскільки на це потрібні тривалий час і інвестиції. Крім того, витрати на розвиток інфраструктури в результаті будуть покладені на клієнтів у вигляді додаткового тарифного навантаження.

Перехід до роботи приватними парками різних власників визначає більш жорсткі вимоги до обліку пропускних і переробних можливостей інфраструктури, що може бути досягнуто тільки узгодженням завантажених та порожніх вагонопотоків з можливостями інфраструктури.

В інтересах усіх учасників транспортного ринку – створення умов для планування завантажених та порожніх вагонопотоків всіх власників вагонів з урахуванням реальних можливостей інфраструктури для гарантованого виконання запланованих обсягів перевезень.

Порядок планування порожніх вагонопотоків повинен бути єдиним для всіх – і для операторів, які розподіляють свій вантажний ресурс, що належить їм на майновому або іншому праві, і для вантажовідправників, які мають власні парки вагонів.

Повинні бути встановлені відкриті і зрозумілі для всіх учасників транспортного ринку критерії, за якими перевізник отримає права на узгодження можливості переміщення приватних порожніх вагонів в залежності від ситуації, що склалася із завантаженням інфраструктури.

По-перше, необхідно нормативно закріпити за залізницею право приймати до перевезення порожній приватний вагон, враховуючи пропускні спроможності та обмеження інфраструктури.

По-друге, залізниці повинні мати право самостійно переміщати порожні вагони, що не беруть участь в перевізному процесі і створюють труднощі з організацією перевезень на станцію приписки або відстою з наступною компенсацією витрат перевізника.

Найважливішим етапом створення нормативно-правової бази є розробка Укрзалізницею та затвердження Кабінетом Міністрів України Положення про основи правового регулювання діяльності операторів залізниць та їх взаємодії з перевізниками, що встановлює обов'язковість договору між оператором та перевізником в якості підстави для виконання перевезень приватним парком.

Необхідно встановити істотні умови договору оператора з перевізником, а обов'язковість цього договору та інші загальні принципи його діяльності повинні бути врегульовані на рівні закону.

Договір з перевізником повинен визначати технологію взаємодії з кожним конкретним оператором і передбачати заходи щодо ефективного використання рухомого складу (рисунок 3.6).



Рисунок 3.6 – Схема взаємодії оператора і перевізника щодо ефективного використання рухомого складу (розроблено і систематизовано автором)

Необхідно, щоб всі ці заходи, були сформовані у вигляді узгодженої з перевізником технології взаємодії, яка повинна стати обов'язковим додатком до договору і складовою частиною Єдиного технологічного процесу роботи мережі.

І тому на даному етапі виникає потреба у постійному вдосконаленні технології перевізного процесу, під яку повинна розроблятися відповідна юридична база [118].

Історично розвиток вітчизняних залізниць і розробка теорії їх експлуатації залежали від принципу інтенсифікації використання основних капіталоемних коштів транспортного виробництва (інфраструктури та рухомого складу). Показник приведених експлуатаційних витрат, виражених через вагоно-години, поєднував у собі вартість як залізничних шляхів, так і вагонів. Як наслідок, ємність існуючого колійного розвитку станцій, ділянок, вузлів знаходиться в строгій відповідності з парком експлуатованого рухомого складу, що зумовлює необхідність у високій ефективності його використання [118].

Уповільнення обороту вагона, у тому числі зростання частки порожнього пробігу призводить до збільшення робочого парку вагонів Укрзалізниці, вимагає або розвитку інфраструктури, або переходу на нові технологічні рішення. Але перший варіант вельми капіталоемний, тому розробка нових технологій, що забезпечують інтенсивне використання інфраструктури в умовах 100% нового приватного парку - найбільш прийнятний в нинішніх умовах шлях руху вперед.

Для підтвердження даного висновку в дисертаційній роботі автором пропонується здійснити оцінку якості використання вагонного парку по 4-рівневій залежності якісних показників (рисунок 3.7, таблиця 3.8).

З'ясовано, що інтегральним показником, який характеризує ефективність використання робочого парку, є продуктивність вагонів до найвищого його значення досягнутого у 2007 р. (докризовий період) і відповідно найнижчого – у 1999 р.

Розглянемо вплив долі вагонів операторів у перевезенні вантажів на ефективність використання вагонного парку у 2010 р. та аналогічно у 1999 і 2007 рр.

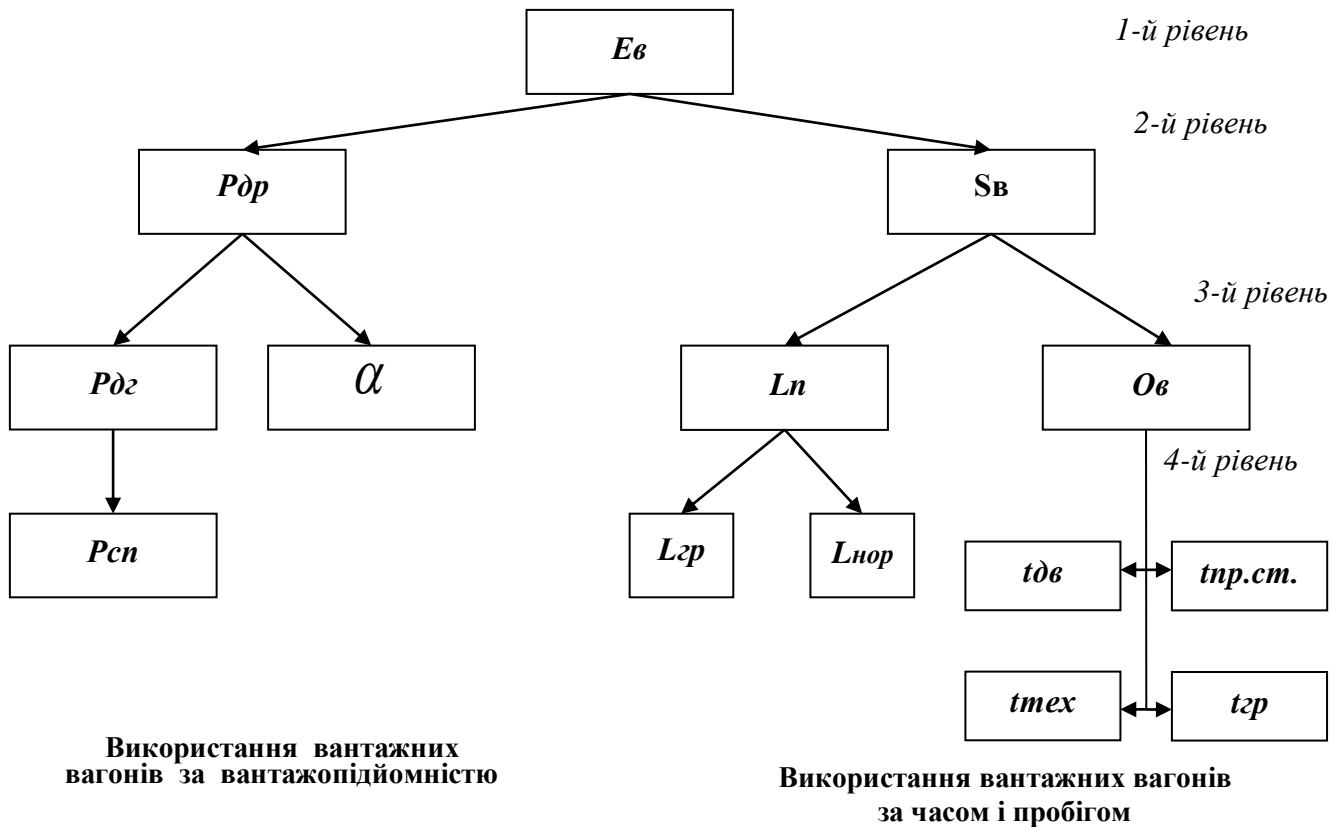


Рисунок 3.7 – Оцінка якості використання вагонного парку по 4-рівнева залежності якісних показників

Встановлено, що з 1999 р. по 2010 р. парк інвентарних вагонів Укрзалізниці скоротився на 61004 од., за цей період парк власних вагонів зріс на 34 134 од. і відповідно доля власних вагонів у 1999 р. склала 12,8%, а у 2010р. – 33,1%.

При цьому продуктивність вагону у 2010 р. по відношенню до 1999 р. збільшилась на 22,4%, а до 2007 р. зменшилась на 5,4%, що відбулось 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%).

Таблиця 3.8 – Динаміка якісних показників використання вагонного парку*

Найменування якісного показника	Позначення	Одиниця виміру	Звітні дані.			2010 р. до:,%	
			1999 р.	2007 р.	2010 р.	1999 р.	2007 р.
Продуктивність вагона	Ев	тис.т.км. нетто	4118	5330	5042	122,4	94,6
Динамічне навантаження вагона робочого парку	Рдр	т/ваг	36,24	38,07	37,64	103,9	98,9
Динамічне навантаження завантаженого вагона	Рдг	т/ваг	60,85	60,87	62,16	102,2	102,1
Статичне навантаження	Рст	т/ваг	61,66	62,06	63,37	102,8	102,1
Частка порожнього пробігу до загального	α	%	40,6	37,5	39,5	97,3	105,3
Середньодобовий пробіг вагона	Св	км	114	140	134	117,6	95,7
Повний рейс вагона	Ln	км	819	818,3	839,3	102,5	102,6
Обіг вагона	Ов	діб	7,21	5,84	6,27	87,0	107,4
Навантажений рейс вагона	Lгр	км	488	511,7	508,1	104,1	99,3
Порожній рейс вагона	Lпор	км	331	306,6	331,2	100,1	108,0
Час перебування вагона в русі	tдв	год	21,3	19,25	18,86	88,6	98,0
Час перебування вагона на проміжних станціях	tпр.ст	год	3,9	3,41	2,77	0,71	0,81
Час перебування вагона на технічних станціях	tтех	год	9,65	7,34	8,31	0,86	113,2
Час перебування вагона під вантажними операціями	tгр	год	42,15	36,91	38,39	91,1	104,0
Робочий парк вантажних вагонів	n	од.	114371	134484	117503	102,7	0,87

* Джерело: складно за звітними даними Укрзалізниці.

На рисунку 3.8 графічно проілюстровано характер динаміки порожнього пробігу та обігу вантажного вагона у вигляді трикутника повернутого тупим кутом донизу, напрямком інших кутів мають однополярні координати.

Отже, порожній пробіг спричинив подвійний негативний вплив на продуктивність вагона через його завантаженість та пробіг, що зменшило потенціал виконання продуктивності вагона на 13,2% і в кінцевому результаті призвело до збільшення робочого парку Укрзалізниці на 10 тис. вантажних вагонів [56].

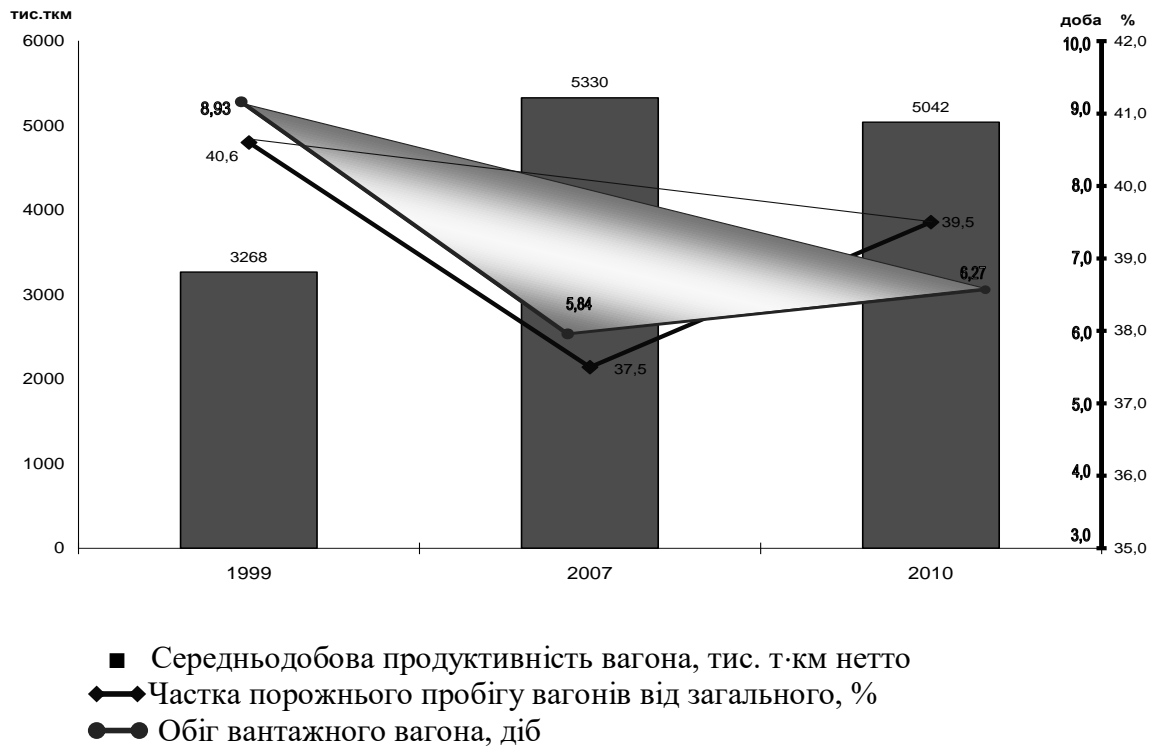


Рисунок 3.8 – Вплив порожнього пробігу на продуктивність вагона
(розроблено автором за звітними даними Укрзалізниці)

Представляється, що основу принципово нових технологій перевізного процесу, які повинні бути підкріплені відповідною нормативно-правовою базою, має становити принцип поєднання ринкових механізмів з централізованим плануванням перевезень. Необхідно проаналізувати з цих позицій теорію організації перевезень в усіх аспектах, включаючи систему планування, розробку планів формування поїздів і вагонів з контейнерами і графіків руху поїздів, систему нормування та оцінки функціонування транспортного комплексу (так само перевізника і операторів), порядок оперативного регулювання вагонопотоків і технологію роботи сортувальних та інших станцій, вузлів і напрямків. При цьому повинні бути структуровані входи і виходи з підсистем як в кількісному, якісному, так і в часовому та інформаційному аспектах.

І перш за все необхідно визначити питання відносин щодо взаємодій вантажовласника, оператора рухомого складу і перевізника, в результаті спільної діяльності у перевізному процесі.

В умовах існуючої нормативно-правової бази на перше місце виходять оператори, які володіють рухомим складом, створюють логістичні технології перевезень, тим самим залучають капітал у транспортну галузь. Однак, в умовах ринку вантажовласники, і тільки вони, визначають, у вагонах якої компанії везти вантаж, і вже після цього консолідовано з операторами повинні звертатися до перевізника.

З урахуванням цього представляється необхідним визначити нові форми правовідносин між вантажовласниками та операторами і між операторами і перевізником, такі, щоб оператори після укладення договорів з вантажовласниками несли публічну, а перевізник – солідарну відповідальність на належну організацію перевезення вже в рамках договірних відносин з оператором рухомого складу. Це ставить завдання кардинального перегляду всієї технології організації перевезень і комерційної роботи, починаючи з планування, прийому вантажу до перевезення і закінчуючи порядком взаєморозрахунків [56].

Досвід роботи залізничного транспорту в умовах зростання частки вантажного парку показує, що для раціонального використання можливостей інфраструктури, оптимізації роботи вантажних і сортувальних станцій необхідно створювати консолідований парк вантажних вагонів. Можливість створення умов для роботи парків вагонів різних власників консолідованим парком повинна припускати врахування економічних інтересів всіх учасників перевізного процесу на основі агентських договорів перевізника з власниками вагонів з одного боку і з іншого – з вантажовідправниками (рисунок 3.9).

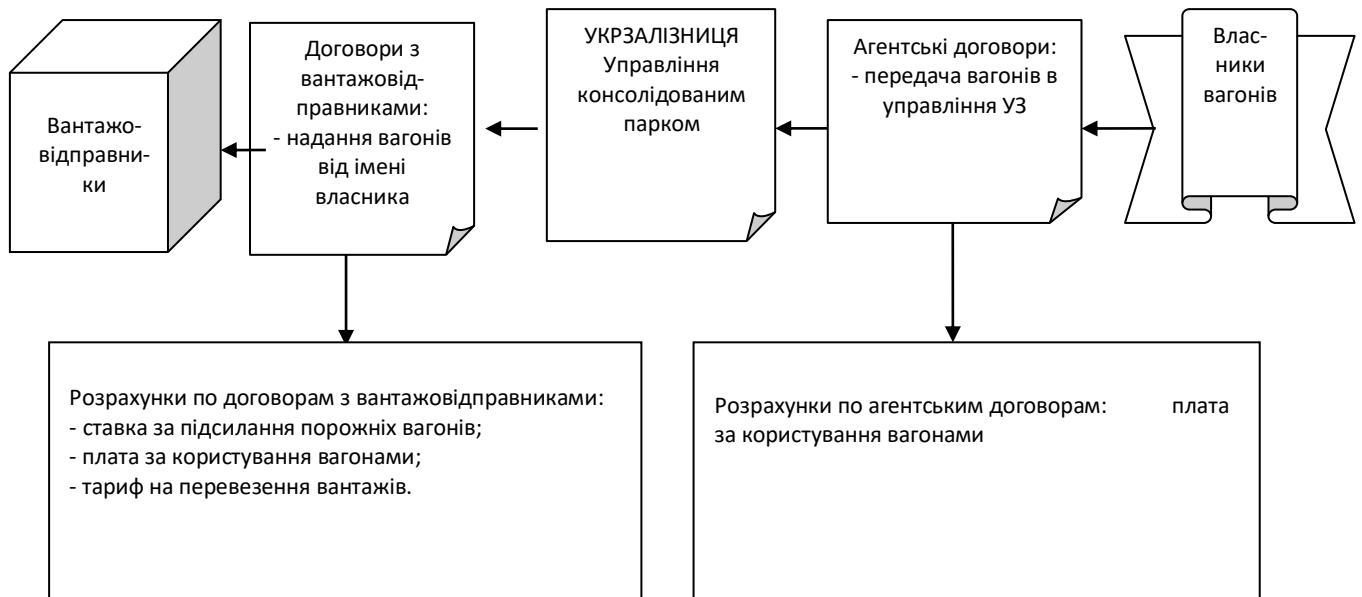


Рисунок 3.9 – Схема взаємодії учасників перевізного процесу в роботі з консолідованим робочим парком вагонів (розроблено автором)

Тепер про планування перевезень. Як відомо, технологія перевізного процесу на залізничному транспорті формувалася роками і складається з наступних основних етапів: планування, нормування, підготовка планів формування, їх реалізація в графіку руху поїздів, оперативне регулювання вагоно- і поїздопотоків. Ключове питання – планування перевезень (тобто завантаження інфраструктури) на майбутній період та підготовка відповідної нормативної документації в рамках міждержавних угод відповідно до визначених правил та обліку пропускних спроможностей ліній, станцій та вантажних фронтів.

Початкова фраза – планування – одна з ключових, визначальних подальший хід технологій ще й тому, що саме на ній повинні активно працювати оператори. Саме на цій фразі і функціонує ринок послуг з надання рухомого складу, коли власники вантажів і вагонів приходять до взаємоприйнятних угод. Саме на ній і повинні закладатися основи переходу в подальшому на вільне (ринкове) ціноутворення.

Безумовно, зі зміною форми відносин як всередині залізниць, так і з споживачами послуг залізничного транспорту необхідно знайти технологічні

можливості залучення компаній-операторів до планування перевізного процесу. У першу чергу цього можна досягти шляхом зміни самої системи планування. Залізницям слід не просто приймати консолідовані заявки на перевезення від операторів (підтвержені контрактами з вантажовласниками), а планувати використання вагонів власників не лише на окремих відрізках рейсу в процесі роботи вагона, а в цілому в рамках динамічних транспортних схем, вибудова операторами.

Власники вагонів, працюючи на ринку транспортних послуг, укладають з перевізником відповідні контракти на забезпечення клієнтів порожніми вагонами і переміщення цих вагонів, з вагоноремонтними депо – на ремонт рухомого складу. Природно прагнення власників з метою зниження власних витрат знаходити оптимальне поєднання маршрутів переміщення вагонів між станціями, на яких здійснюється навантаження вантажів у операторів клієнтами, з якими у операторів укладені договори, і де в разі необхідності організується відстій рухомого складу. При цьому оператори створюють логістичні ланцюжки, враховуючи існуючі технології роботи перевізника, територіальне розміщення клієнтури і вагоноремонтних депо, режими роботи підприємств, наявність і тип перевантажувального обладнання, складські ємності, ринкову кон'юнктуру і багато інших чинників.

Вантажовідправники вибудовують свої договірні відносини із власниками вагонів і мають право вибрати ту чи іншу компанію, а вже після укладення контрактів – звернутися до перевізника з консолідованою заявкою на перевезення вантажу або передоручити це право оператору.

Саме тут – на фазі укладання контрактів – зароджуються ринкові механізми, коли в умовах надлишку рухомого складу власники вагонів змушені знижувати ціни на перевезення в рамках вагонної складової, шукати шляхи підвищення ефективності роботи своїх компаній і підвищувати якість перевезень. Саме тут можна спостерігати вплив ринку на перевезення і встановлення об'єктивних цін [118].

Існуюча система планування, починаючи від моменту прийому заявки ф. ГУ-12 від вантажовласника та до формування відповідного розвитку в бік розширення можливостей операторів в подачі як заявок на відправлення своїх вагонів з вантажами клієнтів, так і заявок на переміщення порожніх вагонів у рамках вироблених логістичних схем. На нашу думку, слід розширити діапазони надання заявок на перевезення (рисунок 3.10).

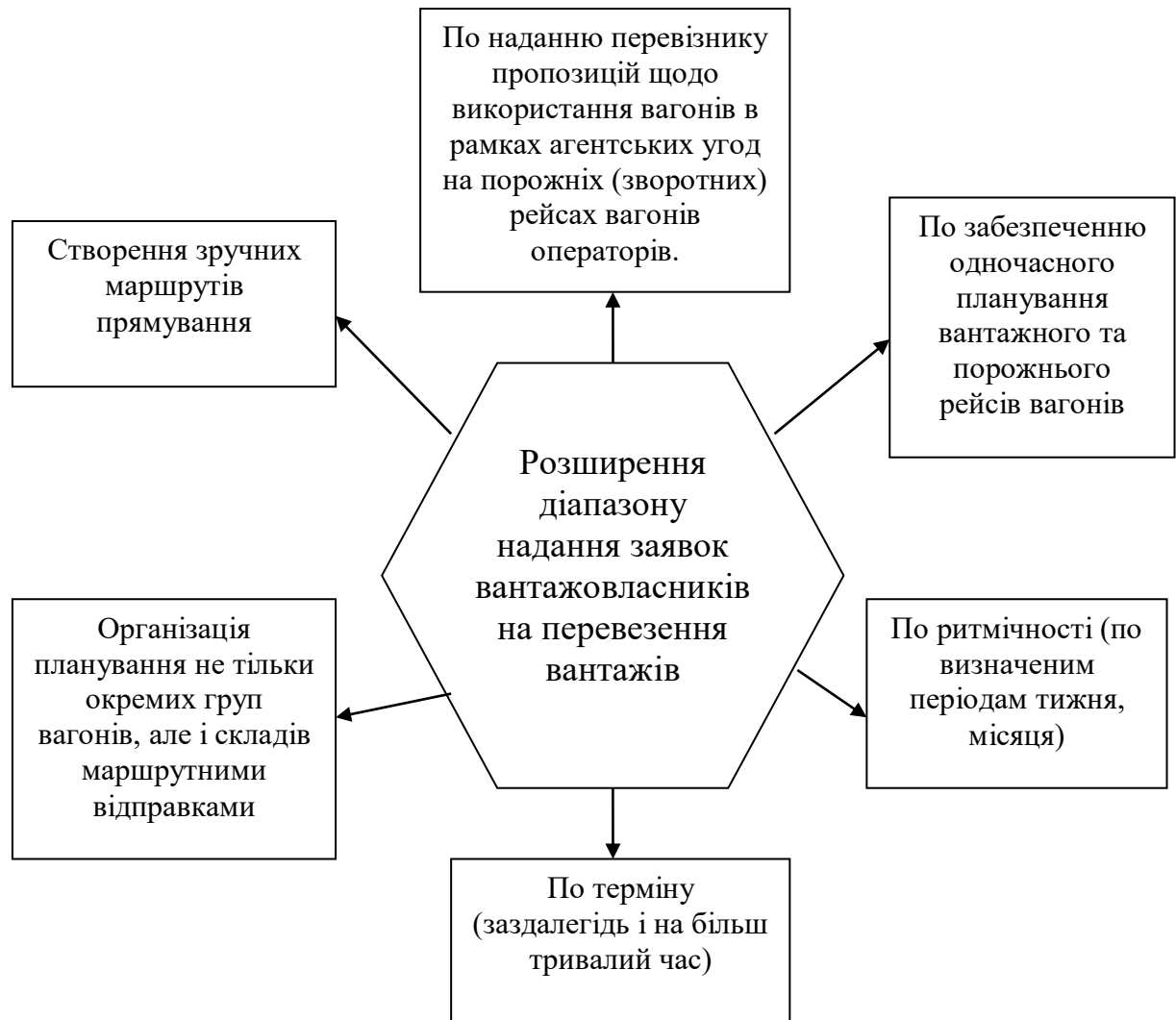


Рисунок 3.10 – Розширення діапазону надання заявок вантажовідправників на перевезення вантажів (розроблено і систематизовано автором)

У кінцевому підсумку пропонується перейти на планування перевезень та їх технологічне нормування в рамках динамічних транспортних систем (нове технологічне поняття, що припускає планування переміщення вагонів зі станції відправлення / приписки по всьому маршруту пересування вагону,

включаючи заїзд під планові види ремонту, на відстій у разі необхідності на колії залізниць з позначенням вида відправлень і вантажів, що перевозяться на всіх технологічних відрізках з урахуванням тимчасового трейда, погодженого з перевізником відповідно до нормативів плану формування та технологічними процесами роботи станцій). Можливо, слід прийняти регламент заявок на навантажений і порожній рейс вагонів одночасно і передбачити для цього тарифне стимулювання.

Основна технологічна задача – створити такі плани, щоб повністю задовольнялись заявки на перевезення вантажів і, що об'єднує всіх учасників ринку, ефективно використовувалася інфраструктура. Видається, що це положення може бути реалізоване тільки у випадку активної й особистої участі великих компаній-операторів рухомого складу при плануванні перевезень з урахуванням раціонального переміщення парків і скорочення непродуктивного порожнього пробігу вагонів. Це дозволить мати картину на більш глибокий період планування до дислокації парків у розрізі типів рухомого складу і власників і визначити недоліки та збитки навантажувальних ресурсів і допомогти ринку визначитися з договірною компанією на перевезення з неминучим переміщенням порожніх парків.

Варто також оцінити, наскільки виявилось ефективним безперервне планування, яке було введено в період різкого спаду перевезень. Практика показує, що система організації вагонопотоків є стійкою в умовах стабільного плану, а його часті зміни ведуть до експлуатаційних втрат не лише в господарствах руху, але й у суміжних сферах залізничного транспорту, в першу чергу при плануванні тяги. Досить очевидно, що період планування повинен бути значно більше періоду накопичення складів поїздів та їх організованого пересування.

На нашу думку, назріло питання щодо повернення до кратності періоду планування. Раніше це було місячне і подекадне планування. В даний час з

урахуванням світових тенденцій в логістиці можна розглядати період планування, кратний тижня. До цього періоду (до днів тижня) «прив'язуються» міжнародні перевізники та експедитори. Та й робота вітчизняних підприємств, у тому числі і структурних підрозділів залізниць по взаємодії із суміжниками і на сухопутних прикордонних переходах, істотно залежить від робочих або вихідних днів.

На основі аналізу взаємодії ринку і системи планування можна прийняти рішення про призначення поїздів регулярного обертання, то ж, за групою вагонів, розробити набір взаємно ув'язаних динамічних транспортних схем перевезення вантажів певних номенклатур, пропозиції щодо відправницького і ступінчастою маршрутизації навантаженого і порожнього вагонопотоку, взаємно ув'язані «шахматки» вагонокореспонденцій (завантажених та порожніх) на майбутній період планування.

Тепер про цілком зрозуміле прагнення перевізника впорядкувати роботу з операторами шляхом визначення різних форм взаємин з компаніями, що мають різну кількість вагонів. На нашу думку, штучне визначення перевізником тієї чи іншої компанії в певну «нішу» може призвести до конкурентних переваг одних компаній щодо інших, а це суперечить антимонопольному законодавству і може істотно стримувати розвиток ринку.

Треба також мати на увазі відсутність чітких меж між компаніями при веденні транспортного бізнесу як за типом рухомого складу і його кількості, структурі перевезених вантажів, так і по диверсифікації бізнесу, застосовуваним логістичними схемами та районах його ведення. Менеджмент компанії має ефективно реагувати на зміну кон'юнктури вантажних перевезень і приймати рішення, що сприяють зростанню перевезень вантажів своєї компанії, її капіталізації та в кінцевому підсумку розвитку економіки країни. Тому доцільно на державному рівні проводити

ліцензування компаній-операторів по багатьом факторам, а залізницям - запропонувати операторам, які пройшли ліцензування, різні технології перевезень вантажів і схеми технологічної взаємодії. Тільки в рамках двосторонніх договорів можливі ті чи інші рішення щодо механізмів управління парком вагонів.

Висновки до розділу 3

У розділі розроблені та опрацьовані методичні підходи економічної оцінки підвищення якості комерційної експлуатації залізниць в основу яких покладено науковий підхід відомих вчених з даної проблематики, а також авторські розробки, які викладені у відповідних статтях фахових видань.

1. Визначено, що показники якості експлуатаційної (технологічної роботи) відображають, перш за все, ефективність використання рухомого складу. Для комплексного аналізу показників якості експлуатаційної роботи необхідно диференціювати на показники якості використання рухомого складу і показники якості ремонту (утримання) рухомого складу та інфраструктури.

2. Запропоновано порядок, який регламентує відносини структурних підрозділів із суб'єктами господарської діяльності та їх адресну відповідальність за якість обслуговування конкретного об'єкта, використання рухомого складу, а також незабезпечення нормативів графіка руху поїздів і інші збої в роботі.

3. Розроблено алгоритм розрахунку економічного ефекту від зміни якості експлуатаційної діяльності, відмов технічних засобів і транспортних причин для господарства вантажної і комерційної роботи з використання одиничних розрахункових ставок.

4. Проведені дослідження дозволили сформулювати особистий погляд автора на заходи щодо їх впливу на якість вантажних перевезень, суть яких зводиться до комплексного удосконалення технології інформаційної комерційної діяльності всіх процесів, починаючи з оформлення заявок на перевезення вантажу та закінчуючи його видачею вантажоотримувачу.

5. З'ясовано, що при виборі транспортної компанії клієнтами пред'являються різноманітні вимоги до методів та моделей рішення задач вибору системи доставки вантажів (ВСДВ). В результаті проведеного анкетування на предмет вимог клієнтів до транспортної компанії здійснено їх ранжування та встановлено пріоритетність у наступному порядку: надання допомоги у виконанні процедури митного оформлення, забезпечення потрібного терміну доставки, збереженість вантажу при перевезенні та зберіганні, мінімальні витрати на доставку, надання додаткових послуг, імідж перевізника, гнучкість у формі оплати.

6. Визначено, що одним із способів забезпечення ефективності комерційної діяльності і підвищення якості транспортного обслуговування є кооперація шляхом відмови від не профільних функцій і придбання послуг по їхньому виконанню в сторонньої організації, тобто використання аутсорсинга. Таким чином, залізниці можуть оптимізувати свою діяльність за рахунок концентрації зусиль на основній діяльності. Це дозволяє знизити собівартість непрофільних послуг та підвищити якість обслуговування за рахунок вузької спеціалізації аутсорсера.

7. З'ясовано, що для узагальненого виміру досягнутого або планового рівня якості вантажних перевезень може застосовуватись інтегральний показник якості (ПЯВП), розрахований на основі вартісної оцінки системи простих показників якості. При цьому необхідно визначити та обґрунтувати перелік показників якості, що інтегруються для кожного рівня управління транспортного процесу.

8. Доведено, що економічна оцінка будь-якого технологічного процесу, в тому числі і якості комерційної роботи залежить перш за все від якісного продукту інформаційної діяльності залізниці. Одним із важливіших завдань в сфері підвищення ефективної роботи залізничного транспорту є створення єдиного інформаційного середовища галузі. Впровадження комплексного технологічного фінансового та управлінського обліку на всіх напрямках створює сприятливі умови для застосування наукоємних технологій підтримки управлінських рішень, зокрема статистичних та економетричних технологій прогнозування та використання спеціальних формальних методів, що в кінцевому результаті вплинуть на якість вантажних перевезень.

9. Визначено, що удосконалення господарської діяльності залізниць в період їх реформування залежить від ефективності роботи їх багатопрофільних складових об'єктів, в тому числі тупикових станцій малодіяльних залізниць. Як свідчать результати дослідження, біля 23% протяжності колій відносяться до малодіяльних залізниць. Додаткові збори тупикових станцій складають біля 4% загальних зборів від вантажних перевезень залізниць. Автором розроблено алгоритм визначення доцільності подальшого функціонування тупикових станцій малодіяльних залізниць або взагалі їх закриття як роздільного пункту.

10. Розглянуто існуючу систему взаємодії учасників перевізного процесу яка орієнтована на надання перевізником комплексної транспортної послуги: надання вагонів та послуг перевезення. Визначено, що на сьогоднішній день частина послуг передана від перевізника до операторів, останні здійснюють тільки забезпечення навантажувальним ресурсами. Кожен з власників рухомого складу сам або, доручивши оператору, управляє порожніми рейсами вагонів, не погоджуючи їх переміщення з перевізником, що періодично призводить до порушень роботи окремих ланок

інфраструктури, а отже до неможливості для перевізника виконання своїх зобов'язань за договорами перевезення.

11. Запропоновані заходи щодо розробки нормативно-правових відносин учасників перевізного процесу та визначення технології взаємодії по ефективному використанню рухомого складу, повинні стати обов'язковим додатком до договору як складової частини єдиного технологічного процесу роботи мережі.

В основу таких заходів покладено принцип поєднання ринкових механізмів з централізованим плануванням перевезень, що дає можливість створити такі умови, щоб одночасно задовольнялись заявки на перевезення вантажів і ефективно використовувалась інфраструктура.

Рекомендовано на державному рівні проводити ліцензування компаній-операторів по багатьох факторах, а залізницям запропонувати операторам, які пройшли ліцензування, різні технології перевезень вантажів і схеми технологічної взаємодії. Тільки в рамках двосторонніх договорів можливі ті чи інші рішення щодо удосконалення механізмів управління парків вагонів.

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. Недоскональність 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 напрямками 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 багатoproфільних підрозділів залізниць, у тому числі тупикових станцій малодіяльних ділянок.

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

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамов А. П. Маркетинг на транспорте / Абрамов А. П., Галабурда В. Г., Иванова Е. А. – М.: Желдорздат, 2001. – 329 с.
2. Абрамов А. П. Контейнерные перевозки на железнодорожном транспорте / Абрамов А. П. – М.: РГОТУПС, 2004. – 235 с.
3. Абгафоров В. А. Транспортные услуги: стандарты и показатели / В. А. Абгафоров // Железнодорожный транспорт. – 1997. – №3. – С. 21–25.
4. Аналіз стану збереженості вантажів по Південно-Західній залізниці за підсумками 2009 р.
5. Аксенов И. М. Гибкое регулирование тарифов на перевозки грузов и пассажиров на железных дорогах Украины с использованием принципов маркетинга и логистики: материалы II Междунар. конф. / Аксенов И. М., Пасечник В. И., Пасечник В. В. – М., 2001. – С. 12–13.
6. Аксенов И. М. Проблемы вхождения железных дорог стран СНГ в общеевропейскую транспортную систему (на примере железных дорог Украины) / Аксенов И. М., Пасечник В. И., Пасечник В. В. // Современные проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: материалы II сетевой науч. практ. конф. – М., 2000. – С. 36–37.
7. Аналіз стану збереженості вантажів за підсумками 2010 року по Укрзалізниці, лист ЦЗМ-12-213 від 2.02.2011 р.
8. Андреев В. В. Экономические аспекты управления качеством продукции / В. В. Андреев, Г. Я. Киперман. – М.: Знание, 1997. – 64 с.
9. Андрієнко М. М. Якість транспортних послуг – критерій ефективного обслуговування вантажовласників / М. М. Андрієнко // Вісник економіки і промисловості. – Харків: УкрДАЗТ, 2004. – № 8. – С. 210–213.
10. Белов И. В. Экономическая эффективность ускорения доставки грузов / И. В. Белов. – М.: Трансжелдориздат, 1957. – 55 с.

11. Белозеров В. Л. Производительность труда и комплексная оценка качества работы на железнодорожных станциях / В. Л. Белозеров // Вестник ВНИЖТа. – 1979. – № 1. – С. 5.
12. Бешкетов В. К. Перевозка без потерь / В. К. Бешкетов. – М.: Знание, 1975. – 64 с.
13. Бондаренко В. О. Справочник инженера экономиста железнодорожного транспорта / В. О. Бондаренко, А. Н. Ефимов. – К.: Вища школа, 1987. – 201 с.
14. Булгакова І. В. Транспортне право України: академічний курс: підруч. для студ. юр. спец. вищ. навч. закл. / І. В. Булгакова, О. В. Клепікова. – К.: Концерн "Видавничий Дім "Ін Юре", 2005. – 536 с.
15. Большая энциклопедия транспорта. – М.: Академия транспорта, 2003. – Т. 4. – 886 с.
16. Верлока В. С. Маркетинг в сфере грузовых перевозок: зарубежный опыт / В. С. Верлока, Н. С. Соколовська // Залізничний транспорт України. – 1999. – № 2. – С. 25–28.
17. Вовк А. А. Оценка эффективности транспортного производства и резервов ее роста: [монография] / А. А. Вовк. – М.: Крома, 2000. – 295 с.
18. Галабурда В. Г. Концентрация стимулирования спроса на транспортные услуги железных дорог по грузовым перевозкам / В. Г. Галабурда. – М.: ЦНИИ ТЭИ МПС, 1997. – Вып. 3. – С. 1–22. – (Серия «Маркетинг и коммерческая деятельность»).
19. Галабурда В. Г. Маркетинг на транспорте / В. Г. Галабурда. – М.: МИИТ, 1992. – 108 с.
20. Гершвальд А. С. Оптимизация оперативного управления процессом грузовых перевозок на железнодорожном транспорте / А. С. Гершвальд // М.: Интекст, 2001. – 240 с.
21. Гненний М. В. Удосконалення фінансової відповідальності за міжнародні вантажні перевезення / М. В. Гненний, С. М. Внукова,

Т. В. Тесленко // Вісник ДПТУ. № 31. – Дніпропетровськ: ДНУЗТ, 2010. – С. 289–295.

22. Гненный О. Н. Совершенствование порядка компенсации в денежной форме за утеранные (поврежденные) грузовые вагоны других государств / О. Н. Гненный / Вісник ДПТУ. № 29. – Дніпропетровськ: ДНУЗТ, 2009. – С. 226–233.

23. Гличев А. В. Измерение качества продукции / А. В. Гличев // Вопросы квалиметрии. – М.: Изд. Стандартов, 1971. – 256 с.

24. Гличев А. В. Управление качеством продукции (опыт, проблемы, перспективы) / А. В. Гличев. – М.: Экономика, 1979. – 176 с.

25. Грабоедов В. В. Сбалансированная система показателей эффективности управления работой предприятий железнодорожного транспорта / В. В. Грабоедов, В. Г. Карчик // Экономика железных дорог. – 2006. – № 1. – С. 43–53.

26. Господарський кодекс України № 436-IV від 16.01.2003

27. Гурнак В. М. Проблеми зовнішньоекономічної діяльності залізничного транспорту в умовах переходу до ринкової економіки / В. М. Гурнак // Економіка України. – 1994. – № 8. – С. 56–88.

28. Демин Ю. В. Проблеми бесперегрузочных и комбинированных перевозок / [Демин Ю. В., Кирпа Г. Н., Пшенько А. Н. и др.] // Залізничний транспорт України. – 2002. – № 1. – С. 37–42.

29. Демин Ю. В. Обоснование рационального сочетания, автомобильных и железнодорожных перевозок / [Демин Ю. В., Кирпа Г. Н. и др.] // Проектування, виробництво та експлуатація автотранспортних засобів і автопоїздів: Зб. наук. пр. Західного наукового центру Транспортної академії України. – Львів: УкрДАЗТ, 1997. – Вип. 4. – С. 45–46.

30. Дикань В. Л. Эффективность транспортных систем / В. Л. Дикань, В. М. Краймер // Бізнесінформ. – 1998. – № 12. – С. 46–48.

31. Дикань В. Л. Совершенствование тарифной политики / В. Л. Дикань, Е. В. Никулина // Вісник економіки транспорту: промисловості. – Львів: УкрДАЗТ, 2002. – Вип. 1 – С. 63–66.
32. Дикань О. В. Державне регулювання управління транспортом в умовах здійснення комбінованих контейнерно-контрейлерних перевезень в Україні / О. В. Дикань. – Львів: УкрДАЗТ, 2003. – Вип. 3. – С. 63–66.
33. Дмитриченко М. Ф. Транспортні технології в системах логістики / [Дмитриченко М. Ф., Левковець П.Р., Ткаченко А. М. та ін.]. – К.: Інформавтодор, 2007. – 676 с.
34. Едророва В. Н. Общая теория статистики: учебник / В. Н. Едророва, М. В. Едророва. – М.: Юрист, 2001. – 511 с.
35. Ейтутіс Д. Г. Адресна відповідальність господарств за якість експлуатаційної роботи в нових умовах господарювання / Ейтутіс Г. Д., Андрієнко М. М., Ейтутіс Д. Г // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 35. – С. 55–60
36. Ейтутіс Д. Г. Підвищення ефективності основної діяльності залізниць України за рахунок використання аутсорсинга / Г. Д. Ейтутіс, Д. Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2006. №6. – с.44 – 45.
37. Ейтутіс Г. Д. Стратегія реформування залізниць України на основі регіоналізації транспортного обслуговування: дис. ... доктора екон. наук: 08.00.03 / Г. Д. Ейтутіс. – К., 2010. – 452 с.
38. Ейтутіс Д. Г. Складова дохідності комерційної роботи залізниці / Д. Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2006. – № 3. – С. 27–28.
39. Ейтутіс Д. Г. Методичні заходи по складанню товарного балансу залізничного транспорту / Д. Г. Ейтутіс // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків, 2007. – № 30. – С. 254–255.
40. Ейтутіс Д. Г. Якість транспортного обслуговування як маркетингова спроможність залізничного транспорту / Д. Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 1. – С. 78–80.

41. Ейтутіс Д. Г. Конкуренентоспроможність регіональної залізниці / Д. Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 3. – С. 90–92.
42. Ейтутіс Д. Г. Вплив науково-технічного процесу на ринок вантажних перевезень / Д. Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 4. – С. 92–93.
43. Ейтутіс Д. Г. Порядок визначення ефективності работ тупикових станцій малодіяльних залізниць / Д. Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 5. – С. 93–94.
44. Ейтутіс Д. Г. Проблеми і умови становлення конкурентоспроможності власних вагонів на ринку вантажних перевезень / Д. Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2008. – № 1. – С. 58–60.
45. Ейтутіс Д. Г. Комплексна економічна оцінка заходів по підвищенню якості перевезень вантажів / Д. Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2008. – № 2. – С. 70–72.
46. Ейтутіс Д. Г. Збереження вантажів на залізничному транспорті – запорука якості продукції роботи / Д. Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2008. – № 4. – С. 38–40.
47. Ейтутіс Д. Г. Інформаційний продукт та його вплив на якість технологій транспортного менеджменту / Д. Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2009. – № 3. – С. 21–23.
48. Ейтутіс Д. Г. Щодо підвищення якості транспортного обслуговування вантажовласників / Д. Г. Ейтутіс // Економіст – 2010. – № 9. – С. 52–53.
49. Ейтутіс Д. Г. Складова доходності комерційної діяльності роботи залізниці / Д. Г. Ейтутіс // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті: матеріали I Міжнар. наук.-практ. конф. (20–22 черв. 2006, Судак). – Судак, 2006. – С. 43–44.
50. Ейтутіс Д. Г. Якість транспортного обслуговування як маркетингова спроможність залізничного транспорту / Д. Г. Ейтутіс // Проблеми економіки

транспорту: тези доповідей VI Міжнар. наук. конф. (26–27 квіт. 2007, Дніпропетровськ). – Дніпропетровськ, 2007. – С. 48–50.

51. Ейтутіс Д. Г. Проблеми і умови становлення конкурентоспроможності власних вагонів на ринку вантажних перевезень / Д. Г. Ейтутіс // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті: матеріали III Міжнар. наук. конф. (23–27 черв. 2008, Судак). – Судак, 2008. – С. 310–313.

52. Ейтутіс Д. Г. Вплив науково-технічного прогресу на ринок вантажних перевезень / Д. Г. Ейтутіс // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології: матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. (27–28 лют. 2008, Київ). – К., 2008. – С. 90–91.

53. Ейтутіс Д. Г. Роль статистики у створенні інформаційного продукту транспортного менеджменту / Д. Г. Ейтутіс // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: матеріали V Міжнар. наук.-практ. конф. (1–6 черв. 2009, Коктебель). – Коктебель, 2009. – С. 39–40.

54. Ейтутіс Д. Г. Стратегія підвищення якості транспортного обслуговування вантажовласників // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті: матеріали V Міжнар. наук.-практ. конф. (24–26 листоп. 2010, Яремча). – Яремча, 2010. – С. 59–60.

55. Ейтутіс Д. Г. Шляхи удосконалення товарного балансу залізничного транспорту // Проблеми економіки транспорту: матеріали XI Міжнар. наук.-практ. конф. (22–23 квіт. 2010, Дніпропетровськ). – Дніпропетровськ, 2010. – С. 49–50.

56. 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. 236–231

57. Економічна енциклопедія: у 3-х т. / відп. ред. С. В. Мочерний. – К.: Видавничий центр "Академія", 2000 Т. 1. – 2000. – 864 с. Т. 2. – 2001. – 848 с.

58. Ефанов А. Н. Экономическое обоснование мероприятий по улучшению эксплуатационной работы железных дорог / Ефанов А. Н., Квицинский А. С., Кулаев Ю. Ф. – М.: Транспорт, 1971. – 18 с.

59. Ефимова Е. М. Новые экономические подходы к экономической оценке изменения показателей эксплуатационной работы / Е. М. Ефимова // Железнодорожный транспорт – 2008. – № 4. – С. 96–99.

60. Эйтутис Г. Д. Справочник по экономической оценке эксплуатационной деятельности железных дорог Украины / Эйтутис Г. Д., Пасечник В. И. – К., 1997 – 44 с.

61. Экономика железнодорожного транспорта: Учебник для вузов ж.д. транспорта / [И. В. Белова, Н. П. Терешинной, В. Г. Галабурды и др.]; под ред. Н. П. Терешинной, Б. М. Лapidуса, М. Ф. Трихункова. – М.: УМК МПС России, 2001. – 600 с.

62. Экономические вопросы повышения качества грузовых перевозок / под. ред. Трихункова М. Ф. // Труды МИИТа. – 1980. – Вып. 673. – 194 с.

63. Экономические проблемы повышения качества промышленной продукции // Материалы конференции. – М.: Изд. Стандартов, 1969. – 487 с.

64. Экономика железнодорожного транспорта: изд. 2-ое / под. ред. Ханукова Е. Д. – М.: Транспорт, 1979. – 544 с.

65. Закон України «Про залізничний транспорт» № 273/96-ВР від 04.07.1996 р. / Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=273%2F96-%E2%F0>.

66. Закон України «Про холдингові компанії в Україні» 33528-IV від 15.02.2006 р. / Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=3528-15>.

67. Закон України «Про приватизацію державного майна» № 2163-ХІІ від 04.03.1992 р. / Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2163-12>.

68. Закон України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» № 847-ХІІ від 07.07.1999 р. / Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://zakon.rada.gov.ua/doc/?code=847-14>.

69. Закон України «Про державне прогнозування програм економічного і соціального розвитку України» № 1602-ІІІ від 23.03.2000 р. / Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1602-III>.

70. Закон України «Про управління об'єктами державної власності» № 185-V від 21.09.2006 р. / Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://zakon.rada.gov.ua/doc/?code=185-16>.

71. Закон України «Про інформацію» від 02.10.1992 р. № 2657- ХІІ / Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2657-12>.

72. Закон України «Про комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роках» № 3022- ІІІ від 07.02.2002 р. / Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=3022-14>.

73. Закон України «Про природні монополії» № 1682-ІІІ від 20.04.2000 р. / Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1682-14>.

74. Звітні дані Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця» за підсумками діяльності залізниць за 2010 р. – К.: Укрзалізниця, 2011. – 61 с.

75. Звіт про проведену роботу головним комерційним управлінням Укрзалізниці за 2010 р. – К.: Укрзалізниця, 2011. – 55 с.
76. Інформаційно-аналітичний бюлетень Укрзалізниці / Відомості Укрзалізниці №1 05/2007. – К.: Держкомстат України, 2007. – С. 60–61.
77. Инструктивные указания по определению экономической эффективности внедрения систем управления качеством работы предприятий железнодорожного транспорта: (эксплуатационная деятельность) / МПС СССР; Гл. техн. упр. – М.: Транспорт, 1986. – 104 с.
78. Иванкова Л. Н. Сервис на транспорте: учебное пособие для вузов железнодорожного транспорта / Иванкова Л. Н., Иванков А. Н., Комаров А. В. – М.: Маршрут, 2005. – 75 с.
79. Кастнер Ю. Организация маршрутных перевозок / Ю. Кастнер // Железные дороги мира. – 1990. – № 3. – С. 3–11.
80. Кірпа Г. М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему: [монографія]; 2-е вид. переробл. і допов. / Г. М. Кірпа. – Дніпропетровськ: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту трансп. ім. В. Лазаряна, 2004. – 248 с.
81. Кирпа Г. Н. Организация контейнерных перевозок в Украине: [монография] / Г. Н. Кирпа. – Днепропетровск: Арт-Пресс, 1998. – 132 с.
82. Коваль В. В. Проблемы повышения эффективности разных видов транспорта в рыночных условиях / В. В. Коваль, В. И. Пасечник // Порты Украины, 1997 – № 2. – С. 20–21.
83. Ковшова М. М. Проект концепции управления маркетингом / М. М. Ковшова // Железнодорожный транспорт. – 2001. – № 2. – С. 62–67.
84. Конституція України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.rada.gov.ua/pls/site/p_constitati.
85. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України / Затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. № 651-р. // Офіц. вісник України. – 2007. – № 1. – С. 198–202.

86. Концепція створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні / Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 р. № 821.

87. Концепція реформування транспортного сектора України / [Ю. М. Цветов, Л. М. Соколов, Ю. М. Федюшин та ін.]. – К.: ІКТП-Центр, 1999. – 67 с.

88. Концепція програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів України / [Ю. М. Цветов, О. П. Кутах, М. В. Макаренко та ін.]. – К.: КУЕТТ, 2003. – 109 с.

89. Копитко В. І. Прогнозування обсягів вантажних перевезень залізниць у регіонах / В. І. Копитко, Ю. О. Дацків // Науковий вісник НЛТУ України. – 2001. – Вип. 2110. – С 139–144.

90. Котлубай О. М. Основи економіки і організації сервісної діяльності в торговельному мореплаванні / О. М. Котлубай, В. Г. Кухарчук. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, НАН України, 2008 – 200 с.

91. Кривопішин О. М. Проблеми та шляхи реформування воєнізованої охорони залізничного транспорту / Кривопішин О. М., Ейтутіс Г. Д., Лапін В. П. // Економіст. – 2007. – № 10. – С.30–31.

92. Кузнецов А. В. Развитие рынка транспортных услуг компаний-операторов в Европе / Кузнецов А. В., Куренков П. В., Фиминченко С. А. // Железнодорожный транспорт. – 2010. – № 2. – С. 67–68.

93. Кулаев Ю. Ф. Економіка залізничного транспорту: навч. посібник / Ю. Ф. Кулаев. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2006 – 232 с.

94. Кулаев Ю. Ф. Методи економічної оцінки інвестиційних проектів на залізничному транспорті: навч. посібник / Ю. Ф. Кулаев. – К.: КІЗТ, 2001 – 512 с.

95. Кунаева Е. А. О новой системе управления вагонными парками разных собственников / Е. А. Кунаева // Железнодорожный транспорт. – 2009. – № 11. – С. 37–40.

96. Лapidус Б. М. Аутсорсинг как одно из приоритетных направлений в реформировании и повышении эффективности российских железных дорог / Б. М. Лapidус // Железнодорожный транспорт. – 2006. – № 2. – С. 40–44.

97. Лapidус Б. М. Управлению доходами и расходами – научную основу / Лapidус Б. М., Мазо Л. А., Абрамов А. П. // Железнодорожный транспорт. – 1998 – № 6. – С. 11–13.

98. Лившиц В. Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте / В. Н. Лившиц. – М.: Транспорт, 1986. – 240 с.

99. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах / [Л. Б. Миротин и др.]; под ред. Л. Б. Миротина. – М.: Юрист, 2002. – 512 с.

100. Львов Д. С. Экономика качества продукции / Д. С. Львов. – М.: Экономика, 1972. – 255 с.

101. Макаренко М. В. Основні засади формування конкурентоспроможності транспортних послуг / М. В. Макаренко // Залізничний транспорт. – 2004. – № 6 – С. 36–39.

102. Макаренко М. В. Основи правового регулювання діяльності залізниць України / М. В. Макаренко, М. Б. Голубничий, Н. С. Нечипоренко; за заг. ред. М. В. Макаренка. – К.: Київський університет економіки і технологій транспорту, 2005 – 261 с.

103. Марценюк Л. В. побудова моделі управління вантажними перевезеннями в умовах ринку / Л. В. Марценюк // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук.-практ. статей № 34. – Харків: УКРГАЗТ, 2011. – С. 199–205.

104. Методика расчетов и экономические показатели для распределения перевозок между видами транспорта / под ред. Дмитриева В. А. – М.: Транспорт, 1993. – 85 с.

105. Минин Б. А. Качество. Как его анализировать? / Б. А. Минин. – М.: Финансы и статистика, 1989. – 96 с.

106. Миронов М. Г. Управление качеством / М. Г. Миронов. – М.: ТК Велби, издательство «Проспект». – 2006. – № 7. – 228 с.
107. Миронов А. Ю. Основные технологические принципы управления вагонопотоками / А. Ю. Миронов // Железнодорожный транспорт. – № 11. – С. 33–37.
108. Мироненко В. К. Концепція підвищення якості транспортно-логістичного забезпечення підприємств гірничо-металургійного комплексу та шляхи її досягнення / В. К. Мироненко, О. О. Геращенко // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління: матеріали IV міжнар. наук. конф. – К.: ДЕДУТ, 2008. – С. 141–143.
109. Миротин Л. Б. Системный анализ в логистике / Л. Б. Миротин, И. Э. Ташбаев. – М.: Экзамен, 2004. – 480 с.
110. Мишечкин В. Г. Підвищення якості інформаційного забезпечення управління транспортом / Мишечкин В. Г. Юрченко О. М., Пасічник В. І. // Залізничний транспорт України. – 2002. – № 6. – С. 2–4.
111. Міщенко М. І. аналіз ефективності нової системи функціонування господарства інфраструктури / М. І. Міщенко // Збірник наукових праць. Вип. 25. – К.: НАУ, 2010. – С. 214.
112. Нагловский С. Н. Экономика и надежность логистических контейнерных систем: [монография] / С. Н. Нагловский. – Р/нД.: РГЭА, 1996. – 139 с.
113. Новикова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новикова. – К.: НІПМБ, 2003. – 494 с.
114. Новые направления экономической науки (по материалам конференции в Киеве) // Залізничний транспорт України. – 2004. – № 1. – с. 51–55.
115. Ноздрева Р. Б. Маркетинг / [Ноздрева Р. Б., Крылова Г. Д., Соколова М. И. и др.]. – М.: Экономист, 2003. – 568 с.

116. Окрепилов В. В. Управление качеством / В. В. Окрепилов. – М.: Экономика, 2000. – 911 с.
117. Осовська Г. В. Основи менеджменту / Г. В. Осовська. – К.: Кондр, 2004. – 556 с.
118. Осьминин А. Т. Новые технологии перевозочного процесса / А. Т. Осьминин // Железнодорожный транспорт. – 2009. – № 14. – С. 57–60.
119. Павоне Дж. Оценка качества транспортных услуг / Павоне Дж // Железные дороги мира. – 1998. – № 1. – С. 23–30.
120. Пасічник В. І. Теоретичні основи економіки експлуатаційної діяльності залізниць: [монографія] / В. І. Пасічник. – К.: Науксвіт, 2003. – 222 с.
121. Пасічник В. І. Управління економікою експлуатаційної роботи залізниць України / В. І. Пасічник. – К.: Основа, 2005. – 371 с.
122. Пасічник В. І. Проблеми функціонування малодіяльних залізниць України / В. І. Пасічник // Залізничний транспорт України. – 2002. – № 4. – С. 10–12.
123. Пащенко Ю. Е. Інтермодальні перевезення та їх роль в оптимізації вантажоперевезень в Україні / Ю. Е. Пащенко, О. І. Полянчук // Регіональна економіка. – 1997. – № 4. – С. 109–113.
124. Перепелюк А. В. Основи менеджменту на залізничному транспорті / А. В. Перепелюк, Г. Д. Ейтутіс. – Дніпропетровськ: Січ, 1996. – 174 с.
125. Перепелюк А. В. Экономика промышленного транспорта / Перепелюк А. В., Бондаренко В. О., Мироненко Л. А. – М.: Высшая школа, 1987. – 360 с.
126. Перепон В.П, Грузовая коммерческая работа / Перепон В.П., Поликарпочкин П.В. (Организация и управление): Учебник для техникумов ж. д. транспорта. – М.: Транспорт, 1986. – 351 с.
127. Пилипенко Е. Б. Совершенствование методов маркетинговой деятельности по грузовым перевозкам железной дороги: автореф. дис. на

соискание ученой степени канд. экон. наук: спец. 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством» / Е. Б. Пилипенко. – М., 2003. – 24 с.

128. Писаревський І. М. Проблеми ціноутворення на залізничному транспорті / І. М. Писаревський // Зб. наук. пр. Державного технологічно-економічного університету. – К.: ДЕГУТ, 2007. – Вип. 9. – С. 235–239. – (Серія «Економіка та управління»).

129. Планирование и экономическая оценка качества продукции: сб. научных трудов / под ред. Шухгальтера Л. Я. – Винница: ВНИИС, 1974, 115 с.

130. Покотілов А. А. Особливості відновлення основних засобів інфраструктури залізниць / А. А. Покотілов // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. – 2011. – Вип. 17. – С. 224–229. – (Серія «Економіка і управління»).

131. Положення про проведення планово-запобіжних ремонтно-колійних робіт на залізницях України: затверджено наказом Укрзалізниці № 630-ЦЗ від 10.08.2004 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

www.rada.gov.ua.

132. Полянский Ю. А. Критерии оценки эффективности отдельных видов функций, передаваемых на аутсоринг, перспективы развития рынка аутсоринга на железнодорожном транспорте / Ю. А. Полянский // Железнодорожный транспорт. – 2006. – № 2. – С. 44–46.

133. Попов В. А. Аутсоринг в пассажирском комплексе как важная часть развития пассажирских перевозок / В. А. Попов // Железнодорожный транспорт. – 2006. – № 2. – С. 44–46.

134. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2015 роки» від 16.12.2009 № 1390 [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

www.rada.gov.ua.

135. Постников С. Б. Принципы формирования внутриотраслевых и внешних экономических отношений на железнодорожном транспорте / С. Б. Постников // Экономика железных дорог. – 2008. – № 8. – С. 39–54.
136. Правила перевезення вантажів залізничним транспортом України: 4.1. – К: Укрзалізниця, ТОВ «Видавничий дім «САМ», 2004 – 132 с.
137. Приказ МПС №30-Ц от 10 мая 1978 г. «О совершенствовании технологии перевозочного процесса, повышении эффективности производства и качества работы железных дорог».
138. Проблеми та основні напрями реформування залізничного транспорту України [Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветов та ін.]. – К.: КУЕТТ, 2007. – 222 с.
139. Про затвердження методичних рекомендацій з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті \ Наказ Міністерства транспорту України № 65 від 05.02.2001.
140. Проект закону України «Про залізничний транспорт».
141. Пшінько О. М. Бімодальні технології перевезень – ключ до нових сегментів транспортного ринку / [О. М. Пшінько, С. В. Мямлін, Р. Г. Коробйова, Д. М. Козаченко] // Залізничний транспорт України. – 2009. – № 5. – С. 20–22.
142. Пятигорец А. С. Качество продукции как экономическая категория / А. С. Пятигорец // Залізничний транспорт України. – 2004. – № 5. – С. 55–57.
143. Резер С. М. Логистические центры как организационная основа новых форм взаимодействия / С. М. Резер // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 6. – С. 44–47.
144. Романко В. І. Продуктивність праці на залізничному транспорту України / В. І. Романко. – Дніпропетровськ: Наука і освіт, 2010. – 56 с.
145. Себестоимость железнодорожных перевозок / под общ. ред. В. Н. Орлова. – М.: Транспорт, 1965. – 412 с.

146. Сиваев И.П. Коммерческая эксплуатация железных дорог / Сиваев И.П., Перепон В.П. – М.: Транспорт, 1978. – 374 с.
147. Сич Є. М. Економічні аспекти контейнерно-контрейлерного обслуговування клієнтури залізничного транспорту: [монографія] / [Сич Є. М., Богомоллова Н. І., Андрієнко М. М., Кислий В. М.]. – К.: Лотос, 2007. – 392 с.
148. Сич Є. М. Економіка вагонного господарства / [Сич Є. М., Богомоллова Н. І., Гудкова В. П., Кислий В. М.]. – К.: Логос, 2007. – 327 с.
149. Сич Є. М. Комплексна оцінка якості доставки швидкопсувних вантажів / Є. М. Сич, Н. І. Богомоллова // Зб. наук. пр. Міжнар. наук.-навч. центру інф. технол. і систем. – К., 2004. – Вип. 2. – С. 143–152.
150. Сич Є. М. Сфера прискореного руху транспорту: організаційно-економічні аспекти / Є. М. Сич, Н. І. Богомоллова // Зб. наук. пр. Київського університету економіки і технологій транспорту. – К.: КУЕТТ, 2006. – Вип. 8. – С. 50–54. – (Серія «Економіка і управління»).
151. Сич Є. М. Інвестиційна діяльність / Сич Є. М., Ільчук В. М., Кравчук Г. В. – К.: Аспект-Поліграф, 2003. – 352 с.
152. Сич Є. М. Системи зв'язку залізничного транспорту: розвиток та ефективність: [монографія] / Є. М. Сич, В. М. Кислий. – К.: Лотос, 2007. – 579 с.
153. Сиченко В. Г. Управління якістю продукції на залізничному транспорті України / В. Г. Сиченко, О. П.Ткаченко. – К.: Транспорт України, 2006. – 576 с.
154. Скалозуб В. В. Моделювання процесів управління вантажними перевезеннями за умови забезпечення паритету виплат між власниками вагонних парків / В. В. Скалозуб, В. В. Великодний, М. С. Чередниченко // Системні технології. – 2006. – № 38. – С. 143–151.
155. Славина Е. Украинские тормоза для «Викинга» / Е. Славина // Транспорт. – 2008. – № 31. – С. 56–57.

156. Соколов М. О. Економічне прогнозування / М. О. Соколов, О. М. Теліженко. – Суми: ВТД «Університетська книга», 2004. – 207 с.
157. Соколов Ю. И. Методы оценки качества транспортного обслуживания грузовладельцев: дис. ... кандидата экон. наук: 08.00.05 / Соколов Юрий Игоревич. – М., 2000. – 175 с.
158. Соколов Ю. И. Методологические основы управления качеством транспортного обслуживания грузовладельцев / Ю. И. Соколов // Железные дороги мира. – 2008. – № 7. – С. 24–33.
159. Соколов В. Сертификация как инструмент повышения качества перевозок / В. Соколов // Международный экспедитор. – 2003. – № 2. – С. 12–13.
160. Сопоставление издержек разных видов транспорта при перевозке грузов / под ред. Дмитриева В. А. – М.: Транспорт, 1972. – 488 с.
161. Смехов А. А. Основы транспортной логистики / А. А. Смехов. – М.: Транспорт, 1995. – 197 с.
162. Статистичний щорічник України за 2009 р. / за ред. О. Г. Осауленка // Державний комітет статистики України. – К.: Техніка, 2010. – 550 с.
163. Статистика: учеб. пособие / под ред. проф. М. Р. Ефимовой. – М.: ИНФА, 2005. – 336 с.
164. Статут залізниць України // Магістраль. – 1998. – № 25–26, 21 квітня. – С. 55–59.
165. Терешина Н. П. Взаимодействие с пользователями транспортных услуг / Н. П. Терешина, О. А. Кузнецова // Железнодорожный транспорт. – 2001. – № 8. – С. 69–71.
166. Терешина Н. П. Экономика железнодорожного транспорта / Терешина Н.П., Лapidус Б.М., Трихунков М.Ф. – М.: УМК МПС России, 2001. – 600 с.
167. Тихонов И. А. Качество продукции и экономический эффект / И. А. Тихонов. – М.: Мысль, 1975. – 175 с.

168. Ткаченко О. П. Впровадження систем управління якістю в галузі залізничного транспорту / О. П. Ткаченко // Залізничний транспорт. – 2010. – № 5. – С. 17–19.

169. Транспорт і зв'язок України: стат. збірник. – К.: Держкомстат України, 2010. – 263 с.

170. Транспортная логистика / под. общ. ред. Л. Б. Миротина. – М.: Экзамен, 2002. – 512 с.

171. Трихунков М. Ф. Об оценке потерь перевозимых грузов и экономических расчетах. Труды МИИТа. Вып. 425 / М. Ф. Трихунков; под ред. Чудоза А.С. – М., 1973. – 238 с.

172. Трихунков М. Ф. Экономическая оценка сохранности грузов / М. Ф. Трихунков // Железнодорожный транспорт. – 1976. – № 4. – С. 18–34.

173. Трихунков М. Ф. Контейнеры – прогрессивная форма грузовых перевозок / М. Ф. Трихунков // Экономика и организация промышленного производства. – Новосибирск, АН СССР. Сибирское отделение. Изд. «Наука», 1975. – № 5. – С. 45–56.

174. Трихунков М. Ф. Контейнеризация перевозок / М. Ф. Трихунков // Материально-техническое снабжение. – 1973. – № 6. – С. 12–16.

175. Трихунков В. Ф. Экономические проблем повышения качества перевозок грузов на железнодорожном транспорте : дис. ...доктора экон. наук: 08.00.05 / М. Ф. Трихунков. – М., 1982. – 467 с.

176. Трихунков М. Ф. Совершенствование планирования контейнерных перевозок и работы контейнерного парка / Трихунков М. Ф., Дrajников И. П. // Повышение эффективности грузовых перевозок / под ред. Галабурды В. Г. – М.: Труды МИИТа, 1979. – Вып. 633. – 150 с.

177. Трихунков М. Ф. Влияние фактора потерь грузов на народнохозяйственные издержки при оптимизации грузовых перевозок / [Трихунков М. Ф., Летягин В. Г., Чуприков В. П., Митропольская М. К.] // Методы совершенствования расчета и анализа эксплуатационных расходов /

под ред. Белова И. В., Шульги А. М. – М.: Труды МИИТа, 1978. – Вып. 582. – 146 с.

178. Трихунков М. Ф. Повышение эффективности транспортного производства / М. Ф. Трихунков // Железнодорожный транспорт. – 1992. – № 12. – С. 52–57.

179. Трихунков М. Ф. Комплексная оценка эффективности транспортного производства / М. Ф. Трихунков // Железнодорожный транспорт. – 1994. – № 3. – С. 56–61.

180. Трихунков М. Ф. Транспортное производство в условиях рынка: качество и эффективность / М. Ф. Трихунков. – М.: Транспорт, 1993. – 355 с.

181. Управление качеством продукции: [2-е изд., испр. и доп.] / [Н. И. Новицкий, В. Н. Олексюк, А. В. Кривенков, Е. Э. Пуровская]; под ред. Н. И. Новицкого. – М.: Новое знание, 2002. – 367 с.

182. Фарафонова О. Е. Совершенствование системы управления контейнерными перевозками на российских железных дорогах: дис. ... кандидата экон. наук: 8.00.05 / Фарафонова Ольга Евгеньевна. – М., 2003. – 156 с.

183. Федюкин В. К. Основы квалиметрии. Управление качеством продукции / В. К. Федюкин. – М.: Информационно-издательский дом «Филиппъ», 2004 – 296 с.

184. Котлер Ф. Основы маркетинга: [2-е европ. изд.] / [Ф. Котлер, Г. Аматрянг, Д. Солдерс, В. Вонг]. – Киев–Москва–Санкт-Петербург, 1998. – 346 с.

185. Хануков Е. Д. Экономика железнодорожного транспорта / Е. Д. Хануков. – М.: Транспорт, 1979. – 544 с.

186. Хачатуров Т. С. Особенности определения экономической эффективности капитальных вложений в инфраструктуру и непромышленную сферу / Т. С. Хачатуров. – М., 1979. – 335 с.

187. Ходунов М. Е. Правовые вопросы перевозок прямого сообщения / М. Е. Ходунов. – М.: Госпориздонт, 1960. – С. 53–54.
188. Цветов М. Ю. Економічна ефективність організації логістичних центрів / М. Ю. Цветов // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління: матеріали II міжнародної наук.-практ. конф. – К.: КУЕТТ, 2004. – С. 66–67.
189. Цветов Ю. М. Организация совместной работы различных видов транспорта / Цветов Ю. М., Лысенков В. А., Смелянский Ю. М. – К.: Техника, 1985. – 191 с.
190. Чередниченко М. С. Разработка процедур технологического экономического анализа процессов управления вагонными парками операторов железнодорожного транспорта / М. С. Чередниченко // Управління проектами та розвиток виробництва: зб. наук. праць № 1(33). – Луганськ: Східноукраїнський національний університет ім. В. Доля, 2010. – С. 52–58.
191. Чуев А. С. Формирование украинского рынка услуг и задачи госуправления транспортной отрасли / А. Чуев // Транспорт. – 2002. – № 44 (212). – С. 54–57.
192. Шаповал М. І. Менеджмент якості / М. І. Шаповал. – К.: Т-во «Знання», КОО, 2003. – 475 с.
193. Шамшетдінов Ю. М. Стан інформаційного ринку України та місце Держкомстату на ньому / Ю. М. Шамшетдінов, Г. С. Столяров // Статистика України. – 2001. – № 1 – С. 57.
194. Шевченко В. В. Системний економічний підхід до безпеки руху поїздів / В. В. Шевченко, О. М. Пшінко, С. В. Мямлін, Д. Н. Козаченко // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Вип. 26. – Дніпропетровськ: Дніпропетровський нац. ун-т заліз. трансп., 2009. – С. 236–238.

195. Шишков А. Д. Комплексное управление качеством продукции на железнодорожном транспорте / А. Д. Шишков. – М.: Транспорт, 1980. – 96 с.
196. Шкуркина Л. В. Управление качеством эксплуатационной работы в условиях реализации антикризисных мер / Л. В. Шкуркина, Е. А. Маскаева // Экономика железных дорог. – 2009. – № 6. – С. 51–59.
197. Экономическая энциклопедия. Политическая экономия. Т. 4 / под ред. А. М. Румянцева. – М.: Советская энциклопедия, 1980. – 1345 с.
198. Iwasa K. Rail International / К. Iwasa. – 2004. – № 8/9. – P. 78–84.
199. Lustig D. Railway Gazette International / D. Lustig. – 2006. – № 8. – P. 453–456.
200. Trusiewicz P. Baltic Transport Journal / P. Trusiewicz. – 2008. – № 5. – P. 64–65.

ДОДАТКИ

*Додаток А.1***Розподіл вантажообіг за видами транспорту по роках, відсотків***

Вид транспорту	1995	2000	2001	2003	2005	2006	2007	2008	2009
Усього	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Наземний	76	97	97	97	97	96	96	97	98
Залізничний	36	44	45	49	47	49	51	51	50
Автомобільний	6	5	5	6	7	8	9	11	12
Трубопровідний	34	48	47	42	42	39	36	35	36
Водний	24	3	3	3	3	4	4	3	2
Морський	23	2	2	2	2	2,4	3	2	1
Річковий	1	1	1	1	1	1,3	1	1	1
Авіаційний	0	0	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

* Складено за даними статистичного щорічника України за 2009 рік.

*Додаток А.2***Перевезення вантажів залізничним транспортом загального користування по роках, млн. т***

Вантажі	1995	2000	2001	2003	2005	2006	2007	2008	2009
Усього	360	357	370	445	450	479	514	499	391
Вугілля	102	98	106	120	120	124	126	129	109
Кокс	8	11	11	13	11	11	13	12	10
Нафта і нафтопродукти	20	27	28	43	27	25	28	30	27
Чорні метали	24	45	43	46	49	54	57	52	37
Лісові	3	3	3	4	5	5	5	5	4
Хлібні	16	6	8	13	13	11	11	18	20
Руда	50	65	67	74	80	87	93	86	73
Цемент	6	4	5	7	9	11	11	12	6
Хімічні та мінеральні добрива	5	10	10	11	12	13	16	15	11
Інші вантажі	126	88	89	114	124	138	154	140	94

* Складено за даними статистичного щорічника України за 2009 рік.

Додаток А.3

Вантажообіг автомобільного транспорту по регіонах і роках, млрд. ткм*

Регіон, область	1990	1995	2000	2001	2003	2005	2006	2007	2008	2009
Україна	79668,4	34478,4	19281,6	18457,0	24386,8	35244,0	40566,5	46569,9	5487,7	49231,7
АРК	4325,5	2506,7	489,2	493,5	583,1	737,4	810,0	1091,2	1259,8	942,3
Вінницька	3108,8	1106,8	582,2	625,0	801,5	1034,5	1188,3	1567,8	1666,4	1319,7
Волинська	1580,7	390,2	321,3	258,7	693,6	998,3	1253,2	1295,6	1689,8	1357,7
Дніпропет- ровська	7018,3	3781,4	1389,7	1485,7	1700,5	2180,6	2660,0	3219,2	3551,0	3258,4
Донецька	6863,1	3013,5	1301,9	1475,6	1950,4	2202,4	2523,0	2771,1	2853,0	2458,7
Житомирська	2586,9	954,7	482,2	469,5	607,1	724,4	852,5	1001,1	975,4	825,5
Закарпатська	1459,3	348,5	423,5	429,7	743,8	1755,5	2041,2	2326,5	2592,0	2416,7
Запорізька	3563,5	1303,9	2838,9	1468,1	1601,3	2912,1	2437,9	2772,7	2242,5	1631,8
Івано- Франківська	1893,7	913,2	327,5	263,4	360,5	520,8	716,7	898,0	1098,0	1206,6
Київська	37662	3332,0	1103,2	1584,3	1522,9	2402,5	2624,3	2692,7	3669,4	3449,7
Кіровоградська	2408,4	704,4	263,2	287,2	354,1	561,5	697,5	874,6	1010,4	1112,2
Луганська	3747,6	1224,1	887,5	883,2	1253,9	1697,5	1740,3	2012,9	2314,6	2189,3
Львівська	3594,7	1207,3	1748,8	1226,3	1553,6	1911,3	2478,6	2784,0	2882,0	2786,2
Миколаївська	2728,3	792,4	272,8	386,1	572,0	848,3	1140,8	1178,9	1459,0	1460,3
Одеська	3500,2	1060,5	623,5	790,6	858,3	1264,0	1476,6	1593,5	2592,3	2636,6
Полтавська	3482,2	1751,7	866,2	890,3	1076,9	1611,0	2021,4	2331,8	2692,1	2575,2
Рівненська	1935,0	809,6	434,1	435,3	706,6	939,5	1227,7	1255,8	1448,6	1249,2
Сумська	1998,4	881,5	490,2	417,4	513,3	603,0	653,7	758,2	817,3	675,6
Тернопільська	1995,9	780,0	308,6	307,1	383,3	551,8	769,5	933,6	1125,6	1031,3
Харківська	4007,0	1132,7	611,0	684,9	1230,0	1778,6	2201,2	2763,2	3574,5	3147,7
Херсонська	3076,5	919,0	282,9	224,7	274,9	638,6	753,9	973,5	1170,7	997,4
Хмельницька	2606,6	1798,5	587,3	622,2	1007,7	1248,7	1610,1	1588,4	2284,9	1888,1
Черкаська	2811,6	1105,2	661,3	504,8	648,7	1194,2	1148,4	1286,6	1693,3	1533,9
Чернівецька	1204,0	381,3	193,6	207,2	353,6	372,6	449,3	608,3	985,9	851,0
Чернігівська	2120,3	1368,5	288,0	297,5	445,9	773,1	846,6	942,8	1192,9	1010,2
м. Київ	2285,6	847,2	1434,9	1666,8	2443,9	3657,8	4031,2	4711,9	5656,3	5066,8
м. Севастополь	.....	63,6	68,1	71,9	145,4	124,0	212,6	336,0	389,5	153,6

* Складено за даними статистичного щорічника України за 2009 рік.

Додаток А.4

**Перевезення вантажів автомобільним транспортом по регіонах і роках,
МЛН. Т***

Область, регіон	1990	1995	2000	2001	2003	2005	2006	2007	2008	2009
Україна	4896,5	1816,4	938,9	977,3	973,3	1120,8	1167,2	1255,2	1266,6	1068,9
АРК	208,7	46,0	17,0	18,3	19,5	20,1	21,5	26,4	26,1	20,3
Вінницька	177,0	63,9	28,3	28,3	24,2	26,9	30,3	33,7	33,9	25,7
Волинська	66,2	17,0	7,6	8,0	9,9	10,3	11,6	12,0	12,6	9,7
Дніпропетровська	836,2	308,9	234,9	258,4	256,2	303,7	325,1	367,0	347,1	309,0
Донецька	574,9	211,8	125,3	129,7	137,7	170,5	182,5	188,5	174,9	131,7
Житомирська	154,5	55,1	29,3	30,9	31,0	35,0	38,2	41,6	45,0	36,1
Закарпатська	78,3	16,0	10,8	11,7	11,4	13,7	16,5	20,8	18,0	12,1
Запорізька	191,8	57,2	40,0	40,5	45,1	46,3	51,3	50,7	59,1	34,4
Івано-Франківська	86,5	32,1	13,1	12,7	9,9	10,0	10,2	11,6	11,8	9,6
Київська	171,7	114,9	36,3	32,2	35,4	33,5	32,1	38,5	40,5	40,4
Кіровоградська	167,5	41,9	16,3	18,8	15,3	25,1	28,1	28,6	31,3	27,3
Луганська	240,8	65,3	26,1	38,8	49,9	31,8	28,3	26,9	27,4	24,7
Львівська	229,9	62,7	29,6	27,3	25,1	20,3	21,8	21,6	23,0	17,9
Миколаївська	140,2	32,4	13,6	19,3	19,1	30,8	30,7	27,3	28,3	22,0
Одеська	145,0	37,0	24,9	31,0	16,4	23,0	24,7	25,6	30,5	26,6
Полтавська	236,7	200,1	95,3	90,5	85,2	108,9	115,5	122,2	130,4	140,5
Рівненська	112,2	34,3	15,5	15,7	17,4	18,4	18,9	19,6	21,3	17,2
Сумська	99,9	35,8	19,4	17,4	14,5	13,4	13,0	13,7	13,5	13,2
Тернопільська	105,7	35,0	13,0	12,7	9,4	9,5	13,0	13,4	13,6	12,8
Харківська	199,4	61,0	27,8	30,4	33,3	36,5	35,3	42,2	45,5	28,9
Херсонська	108,7	43,0	13,2	12,3	8,8	11,4	11,8	12,6	14,1	13,3
Хмельницька	158,3	82,4	25,3	24,9	24,6	24,6	23,9	26,7	29,1	21,0
Черкаська	154,1	57,6	33,9	26,1	23,5	46,7	30,0	24,7	32,6	25,9
Чернівецька	58,6	15,8	5,7	6,8	7,4	8,3	8,9	8,1	8,9	8,6
Чернігівська	91,2	52,9	13,2	13,1	12,8	15,0	14,2	14,1	15,3	12,0
м. Київ	102,5	25,0	16,4	14,8	16,2	17,8	20,1	26,9	21,8	19,2
м. Севастополь	.....	11,3	7,1	6,7	14,1	9,3	9,7	10,2	11,0	8,8

* Складено за даними статистичного щорічника України за 2009 рік.

Додаток А.5

**Переробка вантажів морськими і річковими портами
(торговельними та рибними) по роках***

Показник	1995	2000	2001	2003	2005	2004	2007	2008	2009
Морські порти									
Всього перероблено вантажів, тис. т	53210	91943	9868	126962	138986	140610	157919	169595	157169
Експортних	21916	42704	49310	56171	70698	68391	63860	76261	88136
Імпортних	4270	6840	7404	10955	13331	15231	18784	21139	12809
Транзитних	24461	37351	37120	55147	50556	53198	69167	66286	52132
Внутрішніх	2563	5048	4824	4689	4401	3790	6108	5909	4092
Питома вага в загальному обсязі вантажів, %	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Експортних	41	46	50	44	51	48	40	45	56
Імпортних	8	7	7	9	10	11	12	13	8
Транзитних	46	41	38	43	36	38	44	39	33
Внутрішніх	5	6	5	4	3	3	4	3	3
Річкові порти									
Всього перероблено вантажів, тис. т	17338	7462	7257	9828	13157	16903	18553	14522	4870
Експортних	1634	1870	2029	1919	2076	2370	2660	2072	1433
Імпортних	340	848	852	817	708	879	946	991	196
Транзитних	67	68	163	77	57	89	179	191	147
Внутрішніх	15297	4676	4213	7015	10316	13565	14768	11268	3094
Питома вага в загальному обсязі вантажів, %	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Експортних	9	25	28	20	16	14	14	14	29
Імпортних	2	11	12	8	5	5	5	7	4
Транзитних	0	1	2	1	1	1	1	1	3
Внутрішніх	89	63	58	71	78	80	80	78	64

* Складено за даними статистичного щорічника України за 2009 рік.

*Додаток А.6***Перевезення вантажів річковим транспортом по роках, тис. т***

Вантажі	1995	2000	2001	2003	2005	2006	2007	2008	2009
Усього	12845	8350	6970	9975	12869	14297	15121	11294	5146
За видами вантажів:									
нафта і нафтопродукти	6	-	....	....	27	29	24	4	-
вугілля	620	245	927	1229	1210	924	1134	1321	779
кокс	81	240	....	....	160	69	114	74	125
руда різна	1283	1594	2044	2123	3086	3179	2748	2035	1470
будівельні	8594	3791	2339	4173	5891	7537	8779	6169	1808
хімічні та мінеральні добрива	161	116	89	142	206	193	292	228	81
лісові	7	9	2	5	4	3	5	6	2
папір	....	4	20	38	31	12	10	23	2
метали різні	717	1599	979	1364	795	1027	947	529	255
машини і устаткування	....	48	45	52	38	32	33	29	27
цукор	....	11	52	42	43	25	-	-	-
хлібні	331	211	378	633	920	693	343	292	389
бавовна, льон	....	4	-	-	-	-	-	-	-
швидкопсувні	....	-	83	1	-	-	-	-	-
вантажі в контейнерах	....	26	2	-	-	-	-	-	-
інші вантажі	1045	452	10	173	458	574	691	584	208
За видами сполучення:									
закордонного	3260	4314	3437	5188	5828	5755	5124	4022	2641
каботажного	9585	4036	3533	4787	7041	8542	9997	7272	2505

* Складено за даними статистичного щорічника України за 2009 рік.

Додаток А.7

**Транспортування (перекачка) вантажів трубопроводами по роках,
млн. т***

Вантажі	1995	2000	2001	2003	2005	2006	2007	2008	2009
Усього	246	218	216,4	217	213	204	196	187	155
Газ	174	150	148,2	158	164	156	142,5	143,2	114
Нафта і нафтопродукти	68	66	66,2	57	47	45	51	41	39
Аміак	4	2	2	2	2	3	2,5	2,6	2

* Складено за даними статистичного щорічника України за 2009 рік.

Додаток А.8

Перевезення вантажів морським транспортом, тис. т*

Вантажі	1995	2000	2001	2003	2005	2006	2007	2008	2009
Усього	20798	6316	8232	8851	8575	8665	9124	8228	4652
За видами вантажів:									
нафта і нафтопродукти	190	344	....	....	10	299	484	430	298
вугілля	338	271	260	208	99	53	167	139	174
кокс	361	89	....	....	37	22	12	6	5
руда різна	2531	1038	634	1358	758	706	1152	820	96
будівельні	1174	965	2335	1788	1812	2052	2154	2121	1399
хімічні та мінеральні добрива	1670	201	245	165	211	251	111	101	62
лісові	464	262	143	436	259	202	106	70	17
папір	344	97	88	69	25	14	2	5	-
метали різні	3354	1003	2225	2443	2038	2086	2029	1787	599
хлібні	2919	247	455	452	1062	939	933	1003	711
вантажі в контейнерах	1887	733	991	875	781	456	397	258	62
інші вантажі	5566	1066	856	1057	1483	1585	1577	1488	1229
За видами сполучення:									
закордонного	19966	5241	6780	5981	6334	6106	5785	5365	2676
каботажного	832	1075	1452	2870	2241	2559	3339	2863	1976

* Складено за даними статистичного щорічника України за 2009 рік.

Додаток А.9**Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту
загального користування по роках, млн. пас.***

Вид транспорту	1995	2000	2001	2003	2005	2006	2007	2008	2009
Усього	6816	7780	7657	7711	8200	8242	8214	8331	7275
Наземний	6802	7773	7649	7700	8183	8225	8199	8316	7262
Залізничний	577	499	468	477	445	448	447	445	426
Автомобільний (автобуси)	3483	2557	2722	3297	3837	3988	4173	4369	4014
Трамвайний	822	1381	1334	1132	1111	1083	1027	963	787
Тролейбусний	1359	2582	2332	1921	1903	1788	1621	1580	1283
Метрополітенний	561	754	793	873	887	918	931	959	752
Водний	12	6	7	9	13	13	10	9	8
Морський	8	4	5	7	11	11	8	7	6
Річковий	4	2	2	2	2	2	2	2	2
Авіаційний	2	1	1	2	4	4	5	6	5

* Складено за даними статистичного щорічника України за 2009 рік.

Додаток А.10**Пасажирообіг транспорту загального користування по роках,
млрд. пасажиро·км***

Вид транспорту	1995	2000	2001	2003	2005	2006	2007	2008	2009
Усього	120,2	113,1	112,8	121,2	135,8	139,3	140,9	147,0	130,0
Наземний	116,3	111,3	110,9	117,3	129,6	130,9	131,4	136,1	120,9
Залізничний	63,8	51,8	49,7	52,6	52,7	53,2	53,1	53,1	48,3
Автомобільний (автобуси)	34,8	28,8	31,0	40,1	52,5	54,0	56,1	61,3	55,2
Трамвайний	5,3	9,0	8,7	6,7	6,5	6,3	5,8	5,4	4,4
Тролейбусний	8,8	16,8	15,5	11,2	11,2	10,4	9,3	9,0	7,3
Метрополітенний	3,6	4,9	6,0	6,7	6,7	7,0	7,1	7,3	5,7
Водний	0,6	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1
Морський	0,5	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Річковий	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
Авіаційний	3,3	1,7	1,8	3,8	6,1	8,3	9,3	10,8	9,0

* Складено за даними статистичного щорічника України за 2009 рік.

Додаток А.11

**Відправлення (перевезення) пасажирів за видами сполучення
окремими видами транспорту по роках, млн. пас.***

Вид сполучення	1995	2000	2001	2003	2005	2006	2007	2008	2009
Міжміське	215	154	174	178	226	227	235	246	221
Залізничний (далеке сполучення)	68	45	44	49	60	62	60	61	57
Морський (включаючи приміське сполучення)	8	4	5	7	11	11	8	7	6
Авіаційний	2	1	1	2	4	4	5	6	5
Автомобільний (автобуси)	131	97	116	114	144	145	157	167	149
Тролейбусний	6	7	8	6	7	5	5	5	4
Внутрішньоміське	4924	6452	6397	6414	6860	6889	6856	6969	5984
Автомобільний (автобуси)	2187	1742	1946	2494	2966	3105	3285	3472	3166
Тролейбусний	1353	2575	2324	1915	1896	1783	1616	1575	1279
Трамвайний	822	1381	1334	1132	1111	1083	1027	963	787
Метрополітен	561	754	793	873	887	918	931	959	752
Приміське	1677	1174	1086	1119	1114	1126	1120	1116	1070
Залізничний	509	454	424	428	385	386	387	384	369
Річковий	3	2	2	2	2	2	2	2	2
Автомобільний (автобуси)	1165	718	660	689	727	738	731	730	699

* Складено за даними статистичного щорічника України за 2009 рік.

ДОДАТОК Б

Об'ємні та якісні показники діяльності залізниць України, 2000–2010 рр.

Додаток Б.1

Об'ємні показники діяльності залізниць України, по роках*

Показник	Період	Залізниця						Усього
		Донецька	Придніпровська	Південна	Південно-Західна	Одеська	Львівська	
Навантаження вагонів (середнє за добу)	2010	6095	4597	1236	1315	1253	981	15477
	2009	5632	4011	1271	1161	1044	820	13939
	2008	6869	4835	1395	1591	1572	1221	17483
	2007	7206	5249	1551	1589	1361	1403	18359
	2006	7020	5036	1559	1433	1191	1365	17903
	2005	6849	4726	1420	1313	1154	1351	16812
	2004	7250	4716	1391	1263	1215	1407	17242
	2003	6833	4378	1244	1128	1121	1435	16140
	2002	6278	4147	1190	932	908	1097	14553
	2001	6098	4051	947	876	802	1076	13851
	2000	5766	3999	874	752	679	1042	13113
Вивантаження вагонів (середнє за добу)	2010	5726	3293	783	988	3849	879	15519
	2009	5113	2924	657	878	3945	807	14323
	2008	6250	3847	907	1470	4162	1157	17793
	2007	6675	4273	908	1618	3935	1231	18640
	2006	6320	4077	827	1407	3744	1204	17579
	2005	6116	3756	745	1261	3655	2593	18126
	2004	6425	3965	748	1224	3787	2742	18890
	2003	6122	4126	689	1138	3476	2581	18132
	2002	5663	3520	583	915	3181	2209	16070
	2001	5261	3379	600	931	2703	2236	15109
	2000	5052	3501	560	823	2518	2271	14725
Відправлено вантажів, тис. тонн	2010	142362,9	110359,1	28045,7	29154,9	27491,0	20555,5	357962,1
	2009	131441,9	96228,2	28850,2	26008,1	22810,1	16883,3	322221,8
	2008	160865,1	114706,4	31640,6	34719,4	34145,4	23602,8	399679,7
	2007	167562,1	123393,6	34532,8	34226,9	29312,8	26882,4	415910,6
	2006	162953,4	119136,8	34694,2	30518,6	25147,8	25697,5	398148,3
	2005	157763,9	112034,0	31490,6	27923,1	24702,3	26012,8	379926,7
	2004	166924,2	111045,8	30795,9	26480,6	25671,4	27377,4	388295,2
	2003	156607,6	102739,0	27645,2	23899,5	24030,7	28442,8	363364,7
	2002	145024,5	98068,2	26368,6	19758,5	19426,1	21541,9	330187,8
	2001	140446,0	94735,3	20645,6	18723,8	17129,3	21416,7	313096,6
	2000	132411,5	93352,1	19089,7	15921,4	14179,0	20979,7	295933,4
Тарифний вантажообіг, млн. ткм	2010	32266,0	45360,6	20343,8	42410,8	54095,6	18614,4	218091,2
	2009	32142,8	41068,8	18255,5	37750,0	51336,5	15634,8	196188,4
	2008	41663,4	53534,0	25228,2	52776,0	60733,6	23070,9	257006,1
	2007	42421,8	55750,2	26568,8	54259,9	58486,4	25017,5	262504,6

* Із січня 2007 р. враховується додатковий показник порожніх приватних та орендованих вагонів

Продовження дод. Б.1

Показник	Період	Залізниця						Усього
		Донецька	Придніпро вська	Південна	Південно- Західна	Одеська	Львів- ська	
Показник	2006	39550,4	51125,2	24319,2	48227,6	53486,9	24100,3	240809,6
	2005	36848,9	48139,3	22540,9	42307,8	51588,9	22554,0	223979,7
	2004	38169,6	51450,1	23263,6	44181,7	52675,3	24246,7	233987,0
	2003	37281,2	50434,1	24036,0	41213,1	49362,0	22960,5	225286,9
	2002	33357,6	44080,3	17589,2	33255,1	45665,1	19193,1	193140,5
	2001	31876,4	40449,1	15158,9	31934,2	38757,6	19288,8	177465,0
	2000	33729,9	39791,8	13116,5	30782,6	35713,1	19706,4	172840,3
у тому числі:	2010	9220,4	8215,5	2344,2	3309,6	3685,2	2601,4	14495,4
	2009	6986,8	7184,7	1825,6	2957,2	3048,9	2438,3	10912,4
	2008	9142,3	8751,1	2416,7	4470,7	4035,9	3696,0	17346,5
	2007	10577,3	9974,8	2277,8	5085,5	4915,0	3925,6	17683,8
	2006	10021,1	9638,5	1890,3	4014,4	4860,2	3723,6	14510,9
	2005	9227,4	9044,8	1820,6	3588,4	4353,7	3079,7	12638,5
	2004	8935,0	9453,4	1826,8	3878,4	5507,1	2937,9	13343,7
	2003	8580,6	9439,8	1766,6	3929,1	3786,9	2752,6	15512,3
	2002	7935,5	8172,1	1289,9	2906,7	2941,5	1842,8	9280,0
	2001	7089,4	8495,2	1421,3	2736,7	2924,4	1736,4	9861,0
ввіз	2010	6888,7	8252,0	1279,0	2500,6	3082,8	1350,4	10929,7
	2009	7089,4	8495,2	1421,3	2736,7	2924,4	1736,4	9861,0
	2008	6888,7	8252,0	1279,0	2500,6	3082,8	1350,4	10929,7
	2007	7089,4	8495,2	1421,3	2736,7	2924,4	1736,4	9861,0
	2006	6888,7	8252,0	1279,0	2500,6	3082,8	1350,4	10929,7
	2005	7089,4	8495,2	1421,3	2736,7	2924,4	1736,4	9861,0
	2004	6888,7	8252,0	1279,0	2500,6	3082,8	1350,4	10929,7
	2003	7089,4	8495,2	1421,3	2736,7	2924,4	1736,4	9861,0
	2002	6888,7	8252,0	1279,0	2500,6	3082,8	1350,4	10929,7
	2001	7089,4	8495,2	1421,3	2736,7	2924,4	1736,4	9861,0
вивіз	2010	14429,9	18676,2	3383,1	7532,1	4158,8	2088,3	77165,1
	2009	12462,8	16450,2	4063,5	6834,7	4285,7	1442,9	70704,3
	2008	16108,7	18537,0	5074,2	6927,7	5483,9	1865,0	77478,3
	2007	16275,3	19880,4	4848,4	6018,1	4153,1	2550,4	71063,4
	2006	16169,6	18954,2	4950,0	5331,9	3585,2	2256,9	71048,9
	2005	15162,7	18165,1	5021,5	4685,5	3639,1	2454,1	71494,2
	2004	15212,8	18682,5	4406,9	4840,8	3490,5	3115,9	77149,9
	2003	13552,0	16063,5	3964,5	4585,5	3753,3	3321,6	76980,0
	2002	12104,0	14435,3	3874,6	3836,6	3984,8	2151,3	67968,7
	2001	12279,8	13792,4	3059,2	3078,2	3459,5	1887,7	61291,0
транзит	2010	11727,6	13052,2	2833,2	2677,9	2813,0	2332,0	60187,3
	2009	5859,7	13637,1	13167,8	26146,4	44895,1	12284,2	46017,3
	2008	5355,3	13250,0	11464,2	26071,6	42836,1	10369,2	44884,0
	2007	7833,6	19496,5	16446,1	37787,2	49320,1	15618,0	69200,3
	2006	6734,5	17723,8	17977,1	39163,8	47168,1	16539,0	69181,1
	2005	4974,9	14661,0	16139,4	35605,6	42897,1	15957,9	56761,9
	2004	4303,7	13699,0	14385,9	31071,2	41899,1	14804,3	50406,6
	2003	5551,5	16490,8	15704,6	32887,3	41881,1	15931,7	51127,1
	2002	6835,9	18367,5	17197,2	30417,2	40126,1	14768,2	50873,6
	2001	5567,3	14813,8	11376,2	24759,6	37389,1	13374,6	44418,0
місцеве	2010	4998,0	11530,8	9708,2	24227,0	31059,1	13770,9	37600,2
	2009	7703,0	11606,8	8071,9	24088,0	28683,1	14172,5	36327,2
	2008	7756,1	4831,8	948,7	3422,8	1356,0	1640,4	19725,7
	2007	7338,0	4183,9	902,2	1886,6	1165,4	1384,3	16860,4
	2006	8578,7	6749,5	1291,2	3590,5	1893,0	1891,8	23994,7
	2005	8834,7	8171,2	1465,5	3992,5	2249,4	2002,4	26715,7
	2004	8384,8	7871,5	1339,5	3275,7	2144,4	2162,0	25177,8
	2003	8155,1	7230,4	1312,8	2962,7	1696,4	2215,8	23573,3
	2002	8470,4	6823,2	1325,3	2575,3	1796,1	2261,1	23251,5
	2001	8312,6	6563,2	1107,7	2281,4	1695,9	2118,1	22078,9
місцеве	2010	7750,7	6659,1	1048,6	1752,2	1349,5	1824,5	20384,6
	2009	7509,3	6630,7	970,2	1892,5	1314,1	1893,8	20210,7
	2008	7410,5	6880,9	932,4	1516,1	1134,2	1851,6	19725,7
	2007	7509,3	6630,7	970,2	1892,5	1314,1	1893,8	20210,7
	2006	7410,5	6880,9	932,4	1516,1	1134,2	1851,6	19725,7
	2005	7509,3	6630,7	970,2	1892,5	1314,1	1893,8	20210,7
	2004	7410,5	6880,9	932,4	1516,1	1134,2	1851,6	19725,7
	2003	7509,3	6630,7	970,2	1892,5	1314,1	1893,8	20210,7
	2002	7410,5	6880,9	932,4	1516,1	1134,2	1851,6	19725,7
	2001	7509,3	6630,7	970,2	1892,5	1314,1	1893,8	20210,7

Продовження дод. Б.1

Показник	Період	Залізниця						Усього
		Донецька	Придніпро вська	Південна	Південно- Західна	Одеська	Львів- ська	
Пасажирообіг, млн пас.-км	2010	3670,8	9963,0	6697,7	18609,3	7649,1	5450,1	50240,0
	2009	3694,0	9455,5	6387,0	16275,9	7187,6	5327,4	48327,4
	2008	4200,6	10319,2	7096,6	17850,8	7897,9	5690,5	53055,6
	2007	4342,0	10417,3	7094,6	17696,1	7965,4	5574,0	53089,4
	2006	4436,6	10057,7	7106,8	18044,3	7965,7	5627,7	53229,8
	2005	4467,9	9924,9	7031,4	17698,8	7982,2	5550,1	52655,2
	2004	4806,9	9429,8	6917,9	17481,6	7634,4	5454,9	51725,5
	2003	5600,7	9307,0	7295,9	17203,2	7258,9	5892,4	52558,1
	2002	5394,0	9111,7	6585,0	16776,4	6794,3	5882,1	50543,5
	2001	5446,6	8983,2	6340,4	16458,5	6703,9	5728,4	49661,0
	2000	5286,4	12000,2	6079,3	16366,6	6640,1	5394,6	51767,3
у тому числі: пряме	2010	1710,2	6270,9	4073,2	8770,7	5842,0	2188,6	28855,6
	2009	1680,1	5745,0	3789,8	8314,3	5457,1	2039,8	27026,1
	2008	1982,6	6501,6	4425,3	9621,4	6071,1	2330,2	30932,3
	2007	2020,6	6485,7	4434,7	9628,8	6196,6	2317,3	31083,7
	2006	2067,4	6147,1	4401,6	9645,6	6125,6	2353,2	30740,5
	2005	2068,3	6106,8	4350,7	9213,4	6120,5	2244,4	30104,0
	2004	1930,8	5460,5	3977,8	8518,1	5526,9	1999,6	27413,8
	2003	1849,6	4661,6	3953,1	7946,1	4662,1	1878,5	24951,1
	2002	1809,9	4557,9	3401,5	7643,3	4662,2	1856,2	23931,0
	2001	1769,2	4347,0	3273,1	7266,8	4438,5	1785,3	22879,9
	2000	1766,7	4076,1	3198,1	7029,2	4347,8	1774,9	22192,8
місьове	2010	101,9	875,0	323,9	1988,2	524,9	644,1	4457,9
	2009	90,7	801,9	297,2	1826,4	471,2	594,4	4081,8
	2008	97,2	870,7	320,4	1844,9	518,2	638,9	4290,3
	2007	96,0	832,8	305,3	1704,6	501,7	625,7	4066,1
	2006	116,0	871,4	339,5	1816,5	565,8	687,5	4396,7
	2005	122,0	840,9	314,3	1772,7	560,8	652,2	4262,8
	2004	103,8	699,6	263,4	1481,6	542,4	550,0	3640,8
	2003	100,6	660,2	253,8	1092,4	661,9	536,5	3305,4
	2002	94,2	641,8	234,7	998,5	599,9	535,5	3104,6
	2001	95,0	614,7	246,1	862,2	609,8	544,2	2972,1
	2000	93,3	633,8	216,9	1077,6	665,6	589,6	3276,7
приміське	2010	1858,8	2817,1	2300,7	6050,4	1282,1	2617,3	16926,4
	2009	1923,3	2908,6	2300,0	6135,2	1259,4	2693,1	17219,6
	2008	2120,7	2946,9	2351,0	6384,4	1308,5	2721,4	17833,0
	2007	2225,4	3098,8	2354,6	6362,7	1267,1	2631,0	17939,6
	2006	2253,2	3039,3	2365,7	6582,2	1265,3	2587,0	18092,6
	2005	2277,6	2977,3	2366,4	6712,8	1300,8	2653,5	18288,4
	2004	2772,2	3269,7	2676,7	7481,9	1565,0	2905,3	20670,9
	2003	3650,5	3985,2	3089,0	8164,6	1934,9	3477,5	24301,7
	2002	3490,0	3912,0	2948,8	8134,6	1532,2	3490,4	23508,0
	2001	3582,4	4021,4	2821,2	8329,5	1655,6	3398,9	23809,0
	2000	3426,5	7290,4	2664,3	8259,8	1626,8	3030,0	26297,8

Продовження дод. Б.1

Показник	Період	Залізниця						Усього
		Донецька	Придніпро вська	Південна	Південно- Західна	Одеська	Львів- ська	
Приведена продукція, млн. ткм	2010	45468,6	60987,5	29903,8	62591,1	68849,6	25363,2	293163,8
	2009	39697,7	55932,1	26464,7	57052,1	64760,4	22011,1	265918,1
	2008	50331,7	69549,8	34498,2	75077,4	75641,7	30382,0	335480,8
	2007*	50584,8	70549,2	35113,8	7564,4	71838,4	32133,6	335984,2
	2006	43987,0	61183,0	31425,9	66271,9	61443,5	29728,1	294039,4
	2005	41316,7	58064,2	29572,2	60006,7	59571,0	28104,0	276634,9
	2004	42976,5	60879,9	30181,6	61663,3	60309,7	29701,6	285712,6
	2003	42881,9	59741,0	31331,9	58416,3	56621,0	28852,9	277845,0
	2002	38751,7	53191,9	24174,2	50031,5	52459,4	25075,2	243684,0
	2001	37323,1	49432,2	21499,3	48392,8	45461,5	25017,2	227126,0
	2000	39016,3	51792,0	19195,9	47149,2	42353,2	25101,0	224607,6
Відправлено пасажирів, тис. осіб	2010	53899,5	75570,4	66540,2	132405,7	33801,9	67763,1	425980,9
	2009	54804,1	76345,8	66373,5	132084,7	32789,5	63577,3	425974,8
	2008	59226,5	78239,7	69849,9	137747,0	34310,4	66092,2	445465,7
	2007	61808,6	78823,5	71061,1	136316,6	33853,2	65230,8	447093,8
	2006	62252,3	77835,8	69429,6	139115,8	34579,5	65222,8	448435,8
	2005	62736,7	76969,0	68534,8	138411,9	32440,6	66472,8	445565,7
	2004	67253,9	79745,4	70345,1	138629,9	27645,2	68607,9	452227,4
	2003	72309,8	85963,6	73584,9	139218,3	31476,1	74193,6	476746,3
	2002	69593,9	86601,5	72259,5	135438,4	26873,0	74049,9	464816,2
	2001	70388,9	87443,1	70235,7	137547,5	27907,9	74302,1	467825,3
	2000	68770,9	118811,0	66206,4	414661,9	28299,3	74933,5	498683,0

Додаток Б.2

Якісні показники діяльності залізниць України

Показник	Період	Залізниця						Усього
		Донець-ка	Придні-провська	Півден-на	Південно-Західна	Одеська	Львів-ська	
Обіг вантажного вагона, діб	2010	3,64	2,99	2,89	2,89	3,11	3,21	6,27
	2009	4,19	3,27	3,59	3,04	3,35	4,70	7,04
	2008	3,55	2,94	2,61	2,47	3,13	3,53	6,04
	2007	3,32	2,88	2,57	2,42	3,04	3,55	5,84
	2006	3,62	3,08	2,99	2,76	3,26	3,95	6,32
	2005	2,55	2,25	1,48	2,15	2,63	2,49	4,34
	2004	2,63	2,54	1,50	2,31	2,90	2,69	4,76
	2003	2,77	3,00	1,55	2,60	3,04	3,01	5,20
	2002	3,00	3,08	1,73	2,85	3,47	3,58	5,60
	2001	3,19	3,22	1,94	3,16	3,42	4,23	5,92
2000	3,87	3,57	2,41	3,62	4,37	5,52	7,21	
Простий вагонів на одній технічній станції, годин	2010	8,6	6,97	11,19	7,77	6,97	10,08	8,31
	2009	10,96	7,69	13,62	7,82	7,04	12,70	9,44
	2008	8,78	6,51	9,60	6,14	6,40	9,00	7,54
	2007	8,31	6,17	9,51	5,84	6,43	8,88	7,34
	2006	9,80	6,43	9,45	7,31	7,08	10,63	8,28
	2005	7,26	4,93	5,04	5,37	5,56	5,04	5,56
	2004	7,03	5,17	5,42	5,65	5,87	5,27	5,80
	2003	7,39	6,11	5,91	6,48	6,14	6,05	6,39
	2002	7,71	6,44	6,92	6,82	7,37	7,51	7,14
	2001	8,01	6,39	7,50	7,87	6,81	9,09	7,49
2000	9,95	7,53	10,40	9,28	9,44	12,93	9,64	
Простий вагонів під однією вантажною операцією, годин	2010	40,85	36,93	47,55	36,56	34,93	33,60	38,39
	2009	44,93	39,27	57,82	37,39	36,13	39,56	41,95
	2008	40,12	37,69	50,84	32,49	37,36	32,60	38,50
	2007	37,25	36,62	48,60	33,18	36,45	32,46	36,91
	2006	38,17	39,09	50,30	35,53	36,85	35,28	38,47
	2005	23,58	24,89	19,36	23,95	23,73	15,58	23,00
	2004	27,60	31,81	22,81	27,48	27,23	18,19	27,18
	2003	29,50	37,12	25,11	32,17	28,11	20,17	30,06
	2002	32,63	39,16	26,77	36,90	32,21	21,25	32,45
	2001	34,12	42,08	27,90	41,00	36,05	24,63	35,37
2000	42,80	45,82	37,53	43,36	44,70	30,77	42,12	
Середня дільнична швидкість, км/год.	2010	34,7	37,5	38,0	47,2	40,5	34,7	38,8
	2009	34,5	37,1	37,5	47,1	40,2	34,2	38,6
	2008	33,1	36,0	35,4	44,5	37,3	33,0	36,8
	2007	32,3	34,9	34,2	43,6	37,5	32,4	36,1
	2006	32,7	34,5	34,8	43,5	36,4	32,3	35,8
	2005	31,7	34,0	34,9	43,5	35,2	32,5	35,2
	2004	33,6	34,2	35,2	43,7	34,6	31,9	35,5
	2003	33,4	32,8	35,2	43,4	34,1	31,1	34,8
	2002	33,4	33,4	34,9	43,6	33,2	30,4	34,5
	2001	32,9	32,3	34,9	41,9	33,6	29,4	33,9
2000	31,6	31,4	34,3	40,3	31,5	27,6	32,4	

Продовження дод. Б.2

Показник	Період	Залізниця						Усього
		Донець-ка	Придні-провська	Півден-на	Південно-Західна	Одеська	Львів-ська	
Середня технічна швидкість, км/годин	2010	38,9	43,4	44,4	52,0	45,5	43,6	44,5
	2009	38,4	43,0	43,4	51,8	44,9	42,8	44,0
	2008	37,3	42,9	41,9	49,8	43,0	42,6	42,9
	2007	37,0	42,2	41,1	49,4	42,8	41,7	42,5
	2006	37,0	41,6	41,4	49,1	41,8	41,5	42,0
	2005	35,8	41,1	40,8	48,8	40,9	41,3	41,3
	2004	37,5	41,3	40,9	49,1	40,6	40,9	41,6
	2003	37,5	40,0	40,9	49,4	40,1	40,3	41,1
	2002	37,3	39,8	40,0	49,6	39,0	39,4	40,5
	2001	36,7	38,4	39,5	47,9	38,7	37,9	39,6
	2000	35,4	37,8	39,1	46,4	37,1	36,1	38,4
Середня вага вантажного поїзда бруто, тонн	2010	3303	3668	3475	3558	3415	2971	3430
	2009	3254	3582	3409	3511	3324	2950	3369
	2008	3264	3597	3405	3377	3222	2877	3310
	2007	3257	3618	3393	3327	3233	2917	3308
	2006	3230	3615	3378	3323	3286	3046	3328
	2005	3174	3570	3333	3272	3282	3029	3293
	2004	3173	3587	3363	3217	3336	2998	3297
	2003	3144	3534	3315	3271	3302	2987	3281
	2002	3154	3595	3274	3218	3271	2937	3268
	2001	3133	3557	3214	3188	3254	2855	3225
	2000	3123	3591	3163	3165	3259	2800	3211
Середньодобовий пробіг локомотива, км	2010	388,9	445,0	455,1	589,3	511,5	419,5	464,1
	2009	388,8	447,2	414,2	581,5	504,1	417,5	459,2
	2008	376,6	426,2	386,3	551,2	461,4	408,6	435,8
	2007	370,6	412,6	376,5	539,7	447,0	397,6	424,4
	2006	414,4	459,2	451,2	607,1	512,7	462,4	483,0
	2005	413,2	452,7	438,1	596,3	498,5	463,9	474,8
	2004	433,4	452,7	453,7	596,2	489,4	451,0	477,6
	2003	430,2	436,2	452,9	586,6	477,2	436,8	465,9
	2002	435,7	444,3	451,1	576,2	461,8	426,8	462,4
	2001	433,5	434,7	443,5	560,1	467,9	412,5	456,3
	2000	423,7	425,1	431,8	544,7	448,1	387,9	441,0
у тому числі: електровоза	2010	396,3	454,0	479,3	605,9	540,2	450,9	481,9
	2009	397,0	455,8	439,0	596,3	525,7	447,5	476,3
	2008	384,5	436,3	404,7	577,6	480,3	440,3	455,2
	2007	377,1	423,8	380,2	574,6	466,1	430,6	444,9
	2006	425,9	459,9	487,6	634,7	529,7	499,4	501,6
	2005	425,1	455,0	469,1	621,8	513,3	503,3	493,0
	2004	446,3	458,2	478,0	622,5	505,2	494,5	497,7
	2003	439,3	449,7	469,1	613,1	492,0	475,3	485,4
	2002	446,5	453,4	466,9	603,0	471,4	462,6	479,3
	2001	446,5	441,4	465,4	585,4	478,5	450,3	474,5
	2000	434,5	432,5	449,8	567,5	454,8	423,3	458,4

Продовження дод. Б.2

Показник	Період	Залізниця						Усього
		Донец.	Придніпр	Півден.	Півд.-Захід	Одеська	Львівс.	
тепловоза	2010	321,7	355,9	394,2	424,1	378,1	351,4	367,5
	2009	320,5	352,2	351,3	415,3	400,1	346,7	363,1
	2008	320,9	349,4	363,0	364,6	382,5	336,7	355,7
	2007	330,4	332,9	372,9	327,8	366,6	329,7	349,4
	2006	340,2	452,3	422,2	439,5	438,8	382,3	411,8
	2005	344,3	433,6	413,2	453,8	433,6	381,5	408,1
	2004	367,8	422,1	433,8	444,6	428,1	368,6	411,1
	2003	378,5	374,8	437,1	422,7	420,5	360,2	400,8
	2002	369,9	377,3	437,2	396,8	415,4	351,8	396,4
	2001	360,7	376,4	426,2	390,7	420,5	346,9	388,8
	2000	359,3	362,0	415,8	365,0	415,8	332,4	374,3
Середньодобова продуктивність локомотива, тис. км бруто	2010	998	1224	1262	1957	1564	922	1302
	2009	989	1183	1114	1895	1503	906	1263
	2008	971	1186	1024	1740	1333	879	1194
	2007	954	1151	968	1679	1282	867	1154
	2006	1077	1271	1241	1882	1505	1037	1331
	2005	1056	1221	1170	1795	1458	1014	1282
	2004	1087	1235	1190	1766	1451	979	1284
	2003	1080	1186	1188	1777	1385	939	1247
	2002	1070	1177	1110	1733	1335	889	1212
	2001	1036	1128	1059	1653	1329	826	1162
	2000	1019	1125	1012	1611	1274	785	1127
у тому числі: електровоза	2010	1042	1248	1345	2042	1688	1019	1373
	2009	1016	1204	1195	1967	1601	992	1328
	2008	1000	1199	1084	1852	1409	962	1262
	2007	980	1166	992	1817	1357	950	1227
	2006	1118	1266	1361	2007	1579	1134	1400
	2005	1101	1218	1252	1927	1535	1117	1352
	2004	1136	1243	1248	1903	1540	1095	1365
	2003	1122	1220	1246	1905	1471	1039	1326
	2002	1121	1216	1170	1857	1409	992	1294
	2001	1095	1158	1128	1769	1414	940	1249
	2000	1072	1154	1127	1697	1344	879	1210
тепловоза	2010	752	957	1052	1098	999	654	898
	2009	755	921	921	1083	1038	645	884
	2008	762	1078	949	944	1022	640	901
	2007	795	1029	945	835	967	653	875
	2006	809	1326	1148	1123	1181	770	1054
	2005	788	1251	1105	1049	1123	730	1009
	2004	831	1184	1143	969	1106	689	1000
	2003	832	1016	1133	984	1059	679	969
	2002	749	858	1058	900	975	604	875
	2001	694	833	1004	875	947	554	816
	2000	697	853	913	934	939	586	789
Питома вага електричної тяги у загальному вантажообігу, %	2010	92,5	93,6	76,3	94,9	88,5	81,2	89,7
	2009	91,8	94,1	75,9	95,3	87,9	82,3	89,7
	2008	90,3	90,1	59,4	93,2	84,6	80,7	85,6
	2007	88,1	89,8	51,6	92,9	85,3	78,4	84,2
	2006	89,9	91,1	48,9	91,6	85,2	80,0	84,3
	2005	88,9	89,9	47,6	91,6	85,4	80,7	83,8
	2004	87,4	86,3	47,5	92,0	84,2	80,0	82,6
2003	88,4	86,0	51,9	92,4	83,7	80,1	82,8	

Закінчення дод. Б.2

Показник	Період	Залізниця						Усього
		Донець-ка	Придні-провська	Півден-на	Південно-Західна	Одеська	Львів-ська	
	2002	90,1	92,7	49,6	93,3	87,5	82,3	86,1
	2001	90,0	93,5	47,9	93,2	86,9	80,1	86,0
	2000	90,4	93,3	52,8	93,3	87,5	76,0	86,4
Процент порожнього пробігу вагонів до загального, %	2010	38,2	36,8	40,7	36,8	41,9	44,5	39,5
	2009	39,6	40,1	40,7	39,0	44,0	45,2	41,4
	2008	37,2	36,0	37,1	37,3	40,1	42,6	38,3
	2007	36,2	33,3	37,2	37,7	39,9	41,1	37,5
	2006	36,9	34,4	39,7	39,2	41,2	41,4	38,7
	2005	37,1	35,1	39,6	38,8	42,3	42,1	39,1
	2004	35,5	34,0	35,0	39,7	41,6	42,1	38,2
	2003	38,1	36,3	38,1	40,5	42,7	42,8	39,7
	2002	37,7	35,6	38,1	42,5	44,7	43,8	40,6
	2001	37,3	35,5	38,6	42,7	44,9	43,8	40,7
2000	36,3	33,9	36,1	45,1	44,5	44,4	40,4	
Статнавантаження на вагон, тонн/вагон	2010	63,99	65,77	62,18	60,72	60,09	57,41	63,37
	2009	63,94	65,73	62,19	61,34	59,84	56,43	63,33
	2008	63,98	64,82	61,97	59,60	59,34	52,83	62,46
	2007	63,71	64,40	61,00	58,97	59,00	52,47	62,06
	2006	63,60	64,81	60,97	58,29	57,86	51,57	61,96
	2005	63,11	64,94	60,75	58,22	58,64	52,72	61,90
	2004	62,91	64,32	60,49	57,22	57,71	53,12	61,52
	2003	62,79	64,29	60,85	57,99	58,72	54,29	61,67
	2002	63,29	64,78	60,70	58,03	58,54	53,79	62,16
	2001	63,10	64,06	59,69	58,49	58,50	54,52	61,92
2000	62,74	63,78	59,64	57,78	57,09	54,97	61,66	
Процент порожнього пробігу вагонів до навантаженого, %	2010	61,7	58,3	68,5	58,1	72,1	80,3	65,2
	2009	65,6	67,0	68,7	64,0	78,6	82,3	70,6
	2008	59,3	56,3	59,1	59,5	66,9	74,3	62,0
	2007	56,7	49,8	59,3	60,5	66,5	69,9	59,9
	2006	58,4	52,3	65,8	64,4	70,1	70,5	63,0
	2005	58,9	54,1	65,6	63,3	73,3	72,7	64,2
	2004	55,0	51,6	53,8	65,7	71,2	72,8	61,9
	2003	61,4	56,9	61,5	68,0	74,7	74,9	66,0
	2002	60,4	55,2	61,6	74,0	80,8	78,0	68,4
	2001	59,6	55,1	62,8	74,5	81,4	78,1	68,5
2000	57,0	51,2	56,6	82,3	80,3	79,7	67,9	
Середньодобова продуктивність вагона, ткм нетто	2010	2957	5034	4171	8270	7465	4489	5042
	2009	2469	4638	3291	8040	6927	3713	4460
	2008	2970	5193	4540	9310	7075	4731	5219
	2007	3141	5288	4551	9432	7181	4751	5330
	2006	2878	4962	4013	8091	6681	4314	4831
	2005	4011	6914	8395	10419	8323	7224	6932
	2004	3761	6209	7893	9970	7536	6792	6408
	2003	3578	5440	7296	8986	7264	6110	5887
	2002	3349	5101	6326	8184	6424	5292	5326
	2001	3163	4665	5800	7319	6388	4614	4917
2000	2657	4279	4072	6576	5097	3720	4188	



03049, м. Київ - 49
вул. М. Лукашевича, 19

Міністерство інфраструктури України
**Державний
економіко-технологічний
університет транспорту**

тел. 591 51 89; 591 51 20; 248 94 91; 465 42 80
факс 245 46 88

«15» 09 2011 р.

№ 2/9-1227

Довідка

**про впровадження результатів дисертаційного дослідження
Ейтутіса Дмитра Георгійовича «Економічна оцінка якості комерційної
діяльності залізниць України» у навчальний процес Державного
економіко-технологічного університету транспорту**

Навчально-методичною комісією факультету «Економіки і менеджменту» Державного економіко-технологічного університету транспорту проведено експертизу учбово-методичних матеріалів, які висвітлюють економіку господарської діяльності залізничного транспорту, основні методи оцінки якості вантажних перевезень, а також питання організації управління рухомого складу.

Встановлено, що основні теоретико-методичні підходи та науково-практичні рекомендації дисертації Ейтутіса Д.Г. відображені у змісті лекційних та практичних занять, передбачених програмами курсів: «Економіка транспорту», «Економіка залізничного транспорту», в курсовому та дипломному проектуванні студентів магістратури спеціальності «Економіка підприємства».

Проректор
з науково-педагогічної роботи



Н.С.Брайковська



03049, м. Київ - 49
вул. М. Лукашевича, 19

Міністерство інфраструктури України
**Державний
економіко-технологічний
університет транспорту**

тел. 591 51 89; 591 51 20; 248 94 91; 465 42 80
факс 245 46 88

"15" 09 2011 р.

№ 2/9-1227

Довідка

**про впровадження результатів дисертаційного дослідження
Ейтугіса Дмитра Георгійовича «Економічна оцінка якості комерційної
діяльності залізниць України» у навчальний процес Державного
економіко-технологічного університету транспорту**

Навчально-методичною комісією факультету «Економіки і менеджменту» Державного економіко-технологічного університету транспорту проведено експертизу учбово-методичних матеріалів, які висвітлюють економіку господарської діяльності залізничного транспорту, основні методи оцінки якості вантажних перевезень, а також питання організації управління рухомого складу.

Встановлено, що основні теоретико-методичні підходи та науково-практичні рекомендації дисертації Ейтугіса Д.Г. відображені у змісті лекційних та практичних занять, передбачених програмами курсів: «Економіка транспорту», «Економіка залізничного транспорту», в курсовому та дипломному проектуванні студентів магістратури спеціальності «Економіка підприємства».

**Проректор
з науково-педагогічної роботи**



Н.С.Брайковська