

УДК 656.212:656.225

**ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО РАЦІОНАЛІЗАЦІЇ  
РОБОТИ УКРЗАЛІЗНИЦІ В СФЕРІ  
ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ПОСЛУГ  
КЛІЄНТІВ ЗАЛІЗНИЦЬ**

*Ломотько Д.В., д.т.н., професор,  
Запара В.М., к.т.н., професор,  
Запара Я.В., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Покращення роботи залізничного транспорту, в тому числі в міжнародних перевезеннях, тісно пов'язані із завданнями збільшення обсягів вантажообігу, підвищення якості послуг та організації інтерактивного спілкування з клієнтами залізниць. Нагальним є також оновлення принципів роботи в організації перевезень вантажів залізничним транспортом.

В Укрзалізниці є відповідні напрацювання в цьому напрямі. За останні роки досить суттєві зміни в роботі з операторами вагонів, експедиторами, вантажовласниками та іншими учасниками перевізного процесу пов'язані із становленням та функціонуванням ДП «Український транспортно-логістичний центр» (ДП УТЛЦ). Наприклад, ДП УТЛЦ співпрацює з експедиторськими організаціями, які здійснюють супровід перевезень транзитних вантажів залізницями України, укладаючи відповідні договори «Про організацію перевезень транзитних вантажів залізницями України на фрахтовий рік». З урахуванням проведеної логістичної роботи та конкурентоспроможності міжнародних транспортних коридорів, які проходять через територію України, ДП УТЛЦ прийнято рішення, що на 2014 фрахтовий рік зменшені до 50% порівняно до 2013 фрахтового року розміри додаткових зборів за послуги, пов'язані з прибуттям і здачею за кордон вантажів прикордонними станціями (232,30 грн. за вагон) та послуги, пов'язані з прийомом із-за кордону і відправленням вантажів прикордонними станціями (258,30 грн. за вагон).

Головне в роботі галузі – максимально сприятливо організувати перевезення вантажів на всіх стадіях: і на етапі замовлення вагонів, і під час перевезення, і при видачі вантажів безпосередньо одержувачу. Для цього необхідно максимально спростити укладання договорів із клієнтами (працювати напряму, без посередників). Для уніфікації договорів необхідно розробити єдину форму для різних видів вантажного рухомого складу, що знаходиться на балансі підприємств Укрзалізниці.

Необхідна нова система контролю якості послуг, що надаються споживачам послуг залізничного транспорту, а для цього нагальним є

проведення дослідження для виявлення, на якій саме платформі це доцільніше реалізувати:

- через Контакт-центр Укрзалізниці;
- через офіційний сайт Укрзалізниці;
- через АС «Клієнт УЗ».

Важливо, щоб клієнт мав змогу в режимі on-line контролювати всі етапи перевізного процесу. Така інтерактивна система повинна охоплювати всі рівні (від станції до головного управління).

Досить актуальним є раціоналізація роботи ДП УТЛЦ. Значне різноманіття робіт цієї структури (організація перевезень вантажів, організація логістичної роботи, договірна робота із споживачами транспортних послуг, планування та узгодження перевезень, надання транспортно-експедиторських послуг, інформаційний супровід перевезень тощо) не завжди буде призводити до підвищення рівня якості обслуговування. На наш погляд доцільним буде, якщо ДП УТЛЦ зосередиться на роботі щодо управління рухомих парком, проведенні розрахунків за вантажні перевезення, розширенні додаткового сервісу шляхом реалізації концепції «єдиного вікна», подальшому розвитку поліпшення якості обслуговування клієнтури за допомогою Контакт-центру Укрзалізниці. Для більш детального наповнення цих послуг та етапів подальшого їх впровадження необхідне проведення ґрунтовної науково-дослідної роботи.

Виходячи з вищевказаного, для раціоналізації управління перевізним процесом питання планування та оперативного управління вантажними перевезеннями необхідно передати у відання головного управління перевезень, а питання, пов'язані з укладанням договорів щодо здійснення транзитних перевезень (з використанням міжнародних транспортних коридорів), а також з розробкою логістичних схем, підготовкою тарифних пропозицій та пропозицій щодо удосконалення нормативно-правової бази – повинні організовуватись у головному комерційному управлінні.

УДК 656.2.008.8

**ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО  
ЯК МЕХАНІЗМ ІННОВАЦІЙНОГО  
РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ**

*Маркова І.В., к.е.н., доцент,  
Волохов В.А., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Інвестиційно-інноваційна діяльність є ключовим фактором розвитку не тільки залізничного транспорту, але й соціально-економічного розвитку держави в цілому. В

сучасних умовах жодне підприємство не обходиться без новітніх технологій, які дозволяють не лише економити ресурси, підвищувати ефективність праці, а ще й бути конкурентоспроможним на ринку.

Високий рівень інноваційної здатності господарюючих суб'єктів є найважливішою умовою забезпечення безпеки перевезень і узагальненою характеристикою конкурентоспроможності залізничного транспорту України в міжнародній транспортній системі. При цьому без переусвідомлення відношення держави до вирішення проблем залізничників і до можливостей участі приватного сектора в інноваційній діяльності розраховувати на успіх не доводиться. На сьогодні відповідні державні рішення, у тому числі законодавчого плану, розробляються і приймаються надто уповільнено, а приватний бізнес дотепер мало і неохоче бере участь у стимулюванні і впровадженні інновацій.

Вирішенню зазначених проблем сприяли б розвиток і розширення системи державно-приватного партнерства. Саме воно повинно і здатно стимулювати активність приватного бізнесу і державних підприємств в області потенційно важливих ризикових проектів. Практика роботи залізничних підприємств показує, що на сьогодні нагромадилося багато питань, розв'язання яких можливо і необхідно саме на основі партнерської взаємодії держави і бізнесу.

Розвиток співробітництва приватних структур і влади на залізничному транспорті на відміну від традиційних відносин, які сформувалися ще за часів планової економіки, сприятиме утворенню принципово нових моделей фінансування, відносин власності та методів управління.

Державно-приватне партнерство являє собою не лише поєднання ресурсів, а цілковито особливу конфігурацію інтересів партнерів. Держава як одна із сторін партнерства виступає у ролі носія суспільно значимих інтересів і цілей. Виступаючи у ролі учасника господарського обороту, вона зацікавлена як в ефективності загальних результатів проекту державно-приватного партнерства, так і в забезпеченні власного комерційного ефекту. Приватний партнер звичайно переслідує за мету отримання максимального прибутку. Тому в сегменті комерційних інтересів між партнерами цілком доречним і навіть необхідним стане торг про можливий розподіл ризиків, неминуче виникаючих в процесі спорудження чи експлуатації об'єктів.

Проекти державно-приватного партнерства прискорять розвиток залізничного транспорту України завдяки розширенню участі приватного бізнесу у виконанні частини соціальних, економічних, організаційних, управлінських та інших функцій держави й місцевого самоврядування.

УДК 656. 615: 005.332.4

## ФАКТОРЫ И ПАРАМЕТРЫ, ОБУСЛАВЛИВАЮЩИЕ ИНТЕНСИВНОСТЬ КОНКУРЕНЦИИ В ТОРГОВОМ СУДОХОДСТВЕ

*Мезина Л.В., к.э.н., доцент (ОНМА)*

Сбалансированное развитие судоходных компаний в отдельных секторах глобального морского рынка транспортных услуг обуславливается макроэкономической ситуацией в мире, цикличностью развития производства по регионам, колебанием цен на энергоносители и сырьевые товары.

Развитие торгового судоходства концентрирует внимание в основном на предпринимательских приоритетах, что приводит к несбалансированности дедевейта и объема грузопотоков. Суммарный дедевейт мирового морского флота в 2013 году составил 1 628 783 тыс. т dwt, что на 91 915 тыс. т dwt больше чем в 2012 году.

Характерной особенностью мирового торгового флота является повышение доли субстандартных судов. Такой процесс обусловлен старением мирового флота. Средний возраст судов, находящихся в ведении ряда национальных регистров превысил 22 года.

В сегментах рынка морской торговли, где отмечается высокая концентрация провозной способности, сохраняется значительная конкуренция. В основе ее лежит рефлагирование тоннажа. Наибольшую группу составляют балкеры (в 2013 году составили 42% дедевейта мирового морского флота) и танкеры (30% дедевейта мирового морского флота). Универсальные суда в структуре мирового морского флота занимают около 5%. Для балкерного мирового морского тоннажа характерна тенденция роста (в 2012 году – 623 006 тыс. т dwt, 2013 год – 684 673 тыс. т dwt: рост 1,5 % от общего дедевейта мирового флота), этот процесс может привести к избытку провозной способности, так как спрос оказался ниже ожидаемого.

2013 год характеризовался низким спросом на контейнерные перевозки, избыточный контейнерный тоннаж составил 35%. В процентном соотношении контейнерный тоннаж занимает 12,7 % в структуре мирового морского флота. В 2014 году также не прогнозируется предпосылок для резкого увеличения спроса на контейнерные перевозки. Глобальные перевозчики – Maersk Line (доля 15%), Mediterranean Shipping Company (доля 13%) и CMA CGM (доля 9%) в этом сегменте рынка контролируют 42% мирового контейнерного тоннажа, владеют и заказывают самые крупные контейнеровозы.

Благодаря конкуренции в отдельных секторах глобального рынка морской торговли