

УДК 656.2

*Канд. техн. наук О.М. Ходаківський,  
С.А. Сунка*

**РОЗРОБЛЕННЯ ПРОПОЗИЦІЙ ЩОДО ТЕХНІЧНОГО,  
ТЕХНОЛОГІЧНОГО Й ПРАВОВОГО ОБҐРУНТУВАННЯ СТВОРЕННЯ  
ЄДИНОЇ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ПАРКОМ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ  
РІЗНИХ ФОРМ ВЛАСНОСТІ (ДЛЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ АДМІНІСТРАЦІЙ І  
ВЛАСНИКІВ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ)**

*Представив д-р техн. наук, професор О.М. Озар*

**Постановка наукової проблеми.**  
Залізничний транспорт (залізниця) – це транспортний комплекс, до якого, крім залізничної мережі, належать транспортні засоби (локомотиви, вагони), станції, депо інші транспортні споруди і пристрої, а також відповідна інфраструктура, необхідна для роботи транспортного

конвеєра. Він повинен забезпечувати необхідний обсяг перевезень. При цьому витрати на виконання перевезень мають бути обґрунтованими.

Одним із сучасних напрямів удосконалення залізничного транспорту є удосконалення управління парком вантажних вагонів різних форм власності

на мережі залізниць СНД і Балтії. Таке удосконалення запропоновано виконувати в рамках створення Єдиної системи управління парком вантажних вагонів (ЄСУПВВ) різних форм власності.

**Зв'язок з важливими науковими програмами, планами, темами.** Вирішення такого роду наукових проблем і завдань відповідає Концепції політики Кабінету Міністрів України щодо управління об'єктами державної власності, Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період до 2020 року, Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту від 27 грудня 2006 р. № 651-р і ін. нормативним документам [2].

**Мета досліджень.** Розробити пропозиції щодо технічного, технологічного й правового обґрунтування створення ЄСУПВВ різних форм власності (для залізничних адміністрацій (ЗА) і власників вантажних вагонів).

**Основний матеріал.** Як відомо, залізничники Європи не мають інвентарного парку й працюють винятково із приватним. При цьому європейські оператори й залізничники мають нормальні, цивілізовані, ринкові правила експлуатації вагонів у рамках угоди про експлуатацію вагонів усіх операторів у загальному пулі. Якщо оператор не приєднується до цієї угоди, то він повинен створювати власну диспетчерську, інформаційну й іншу інфраструктуру, паралельну існуючій. Тоді він експлуатує свої вагони самостійно. Фактично, ініціатива в рамках простору 1520 (країни СНД та Балтії) по створенню ЄСУПВВ і супутній їй нормативної бази повинна створити відповідний аналог умов роботи в такому ж пулі.

Всі ЗА не повинні «очікувати» цивілізованого розкладу сил на полі майбутніх угод, а повинні бути впевнені у твердій конкуренції на просторі колії 1520. Основою конкуренції фактично є поняття

«власність». Світовий досвід говорить про те, що управління «чужою» власністю призводить до поступового зниження якості цієї власності і, як наслідок, її відмиранню при інших рівних умовах.

Розробимо пропозиції щодо технічного, технологічного й правового обґрунтування створення ЄСУПВВ різних форм власності (для ЗА і власників вантажних вагонів):

1. Потужність російського потенціалу не може бути визначальною в умовах відсутності політичних рішень щодо об'єднання двох і більше країн на прикладі Євросоюзу та інших союзів. Однак, потужність російського потенціалу може бути визначальною з умоглядної точки зору. Оскільки сама географія нам підказує, що ЄСУПВВ різних форм власності зручно було б організувати з Москви. З погляду теорії систем при такому об'єднанні ідеальним було б управління «з місця (людьми), що перебуває за межами колії 1520» або ж управління має бути організоване з високим ступенем професійності шляхом почергової участі в ньому всіх зацікавлених ЗА.

2. Правові, економічні й організаційні основи державного регулювання діяльності залізничного транспорту регулюються Законами й іншими нормативними актами. Відповідно до цього, тарифи на послуги залізничного транспорту підлягають державному регулюванню. Рівень тарифів, що регулюється державою, залишається невисоким для населення й, насамперед, визначається інфляційними факторами. За рахунок низьких тарифів на залізничні перевезення не може відбуватися якісний розвиток залізничного транспорту. У той час, як тарифи на залізничні перевезення жорстко регулюються державою, ціни на продукцію, що споживається залізничним транспортом, залишаються вільними і формуються в ринкових умовах. Тобто, темпи зростання цін на продукцію, що закуповується залізничною галуззю, випереджають темпи зростання тарифів на

перевезення. Нині залізнична галузь значно поступається розвиненим країнам за рівнем технологій, її технологічне устаткування є застарілим і відстає від світового стану техніки на кілька десятків років. На залізницях прогресує тенденція фізичної зношеності й морального старіння основних виробничих фондів, особливо рухомого складу. Зношеність рухомого складу, строк експлуатації якого 25-30 років, становить 85,4 %. У такій ситуації створення ЄСУПВВ є одним із проміжних ефективних кроків освоєння плану перевезень з точки зору «дефіциту вагонного парку» і досить ефективним кроком з погляду «зворотного завантаження».

3. На сьогоднішній день оператори України більшою частиною у своїй основній діяльності акцентують увагу на ремонті і будівництві нових вагонів, а питання оперування парком вагонів залишаються дискусійними в силу монополізму ЗА й часто «однобічного» методу вирішення проблем взаємодії з нею. Тобто, інтерес власників вагонів до такого способу участі в освоєнні транспортного ринку залишається невисоким. І ситуація з інвентарним парком Росії, України й інших країн, що зазнає обмеження щодо тарифних умов і не дозволяє максимально ефективно його експлуатувати, свідчить про нерациональність і нетривалість несистемних («ручних»), а не ринкових механізмів управління вагонами.

4. Не повинно бути «заборонних конвенцій» на перевезення, оскільки всі ці заходи є ні що інше як результат недоробок нормативної бази або ж інші причини.

5. Бувають випадки, коли ЗА безсумнівно повинні нести зобов'язання перед інтересами держави, що вимагає перевезення стратегічних вантажів, наприклад, чотири мільйони тонн вугілля на українські теплові електростанції. Такого роду зобов'язання будуть обтяжуючими моментами при створенні ЄСУПВВ. Але так чи інакше питання

публічних перевезень повинні бути вирішені позитивно не залежно від форм власності ЗА й думки власника щодо цього питання, оскільки держава в цьому випадку є надсистема [4].

6. Варто звернути увагу на те, що говорити про ефективність вагонного парку треба, насамперед, у рамках існуючих систем. Такою системою може бути наприклад Організація співробітництва залізниць (ОСЗ). Але про це ми можемо говорити тільки з урахуванням участі всіх ЗА й власників у цій організації. На сьогодні вони не повною мірою є суб'єктами домовленості в рамках ОСЗ. Тобто необхідно вдосконалювати існуючу організаційну базу, у рамках якої варто визначити "правила гри" між залізничними адміністраціями й приватниками. І цю ідею варто погоджувати з необхідністю взаємодії з єдиною системою керування парками ОСЗ, не підвищуючи витрати ресурсів на створення додаткових структур.

7. При створенні загального пулу не слід нормативно закріплювати частку участі кожної ЗА в ЄСУПВВ, а дати ринкову мотивацію створенню нових вагонів для заводів-вагоновиробників. І це приведе до поступового домінування однієї з існуючих вагонних компаній. Але, так чи інакше, в цьому питанні варто зберегти ринковий дух. Як наслідок, кожна ЗА прийде до необхідності нарощувати свою частку вагонів в ЄСУПВВ при правильному (з погляду господарювання) підході. Тут важливим є й концептуальне питання бачення держави свого місця у світовому просторі. Є держави з активною позицією виробництва, а є з активною позицією споживання. Це ж можна транслювати й на сьогоднішню ситуацію з вагонами України. Україні як одному із ініціаторів створення ЄСУПВВ не слід розглядати ідею створення ЄСУПВВ як єдиний інструмент подолання вагонного дефіциту. Рано або пізно вагони потрібно буде виробляти й причому робити це потрібно зараз, постійно, нехай навіть і невеликими

партіями. Питання виробництва вагонів не може бути виключено.

8. Дискусія із власниками потрібна у формі конструктивного діалогу, а не заборон, обмежень можливості напрацювати такі нормативні, правові, економічні документи, які могли б значно підвищити ефективність керування парком вантажних вагонів і принести додаткові доходи залізничним адміністраціям і компаніям-операторам, що працюють на ринку вантажоперевезень.

9. Одне з найголовніших переваг, що є поштовхом до ініціативи створення ЕСУПВВ – це зворотне завантаження вагонів. Цей результат є одним із найцінніших, оскільки, з погляду теорії транспорту, явище порожнього пробігу має бути всляк скорочено. Але, тут на перший план, при взаємодії із власником, виходять питання не технологічні, а фінансові. І проблемним залишається питання «однобічності» і монополізму при прийнятті рішень із боку ЗА. Так чи інакше, форма власності ЗА накладає одне з основних обмежень на правильну організацію самого процесу. У свою чергу, зворотне завантаження має бути дозволено. Чи дозволяти вільний оборот вагонів у рамках колії 1520 – це питання риторичне, оскільки наявність хоч скільки малого відсотка порожнього пробігу – явище негативне з погляду науки про транспорт. Дозволяти треба, але тільки з постійним моніторингом перевізного процесу й поступовим наповненням нормативно-правової бази, яка б досягла своєї досконалості, у достатньому ступені, і зробила б не вигідним різного роду порушення на полі майбутнього користування вагонами.

10. Створення ЕСУПВВ, так само як і інших систем, можливо тільки на добровільному характері майбутніх угод із власниками й це буде категорично необхідною заставою стійкого функціонування й розвитку ЕСУПВВ.

12. Рано або пізно постане питання консолідації власників у єдине представництво перед ЗА.

13. Розвиток законодавчої бази країн СНД, удосконалювання правил перевезень і системи тарифів на перевезення приватних порожніх вагонів, і відповідно розробка проекту типового договору між оператором і перевізником про організацію перевезень вантажів на просторі 1520, а також інші додаткові питання варто розробляти насамперед у рамках внесення змін в існуючі документи, а не створення низки нових.

14. Бувають випадки, коли власний парк перебуває без роботи й тоді власники будуть зацікавлені на його участь у народно-господарських перевезеннях. Але ЗА часто на це не буде йти, тому що в цьому випадку буде конкурентом перед власником у боротьбі за завантаження. Цей момент має бути стимулом для ЗА в тому, щоб не мати інвентарного парку.

15. Власники вагонів української приписки, які не пов'язані прямо з вітчизняними промисловими підприємствами, віддають перевагу передачі вагонів у Росію. У цій країні маржа доходів від перевізної діяльності вище. Таким чином, створення ЕСУПВВ повинно було б потягнути гармонізацію умов роботи на ринку. Разом з тим, ми розуміємо, що сам ранок є більше надсистема, ніж підсистема стосовно залізничної транспортної системи, й у результаті країна з більш гармонізованими ринковими й вигідними умовами буде привабливою для власника перевізних ресурсів.

16. За оцінкою учасників ринку, сьогоднішня окупність приватного вагона в Україні фактично збігається з його нормативним строком експлуатації 12-18 років. Так чи інакше, варто надати цьому власникові такі умови, щоб вагон міг окупитися за 10-12 років, а не за 18. Вирішення проблеми відновлення рухомого складу Укрзалізниці і операторів,

не приведе до відпадання завдання об'єднання парків у цілому, тому що існує «зворотне завантаження».

17. Для того щоб стимулювати цього власника закуповувати вагони, потрібно, як мінімум, прийняття відповідної державної програми.

18. Ремонт вантажних вагонів із числа ЕСУПВВ повинна здійснювати ЗА, що необхідно враховувати при взаєморозрахунках із власниками.

19. Не варто розраховувати на ефективність створення ЕСУПВВ за умови, що одержання прибутку не стане основою експлуатації такого роду вагонних пулів.

На сьогоднішній день, на жаль, цей критерій майже не звучить у ході дискусії. Ряд великих підприємств, що природно для них, купували вагони лише через невідповідність користування іншими вагонами. У перспективі такого явища бути не повинно. Цільові настанови різних підприємств – різні, але, так чи інакше, їх повинен влаштовувати незалежний власник вагонів. Таким чином, у процесі міркувань ми приходимо до ідеї наявності власника вагонного парку, у якого немає власних «виробничих циклів» на металургійних комбінатах, наприклад, а є вагони й договірні відносини з комбінатами.

### *Список літератури*

1. Картер, М. Открытый доступ к инфраструктуре в Австралии // Железные дороги мира. – 2003. – № 9. – С. 9-11.
2. Концепція державної програми реформування залізничного транспорту України [Текст]: схвалено розпорядженням КМУ №651-р від 27.12.2006 // Магістраль — 10-16 січ. 2007 №1 (1179). – С. 6.
3. Транспортна стратегія України на період до 2020 року: схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16.12.2009. – №1555-р.: [Електронний ресурс] Режим доступу : [www/URL: http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html/](http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html/) 10.12.2009. – з екрана.
4. Системологія на транспорті [Текст]: підручник: у 5 кн. / Е.В.Гаврилов [та ін.]; за заг. ред. М.Ф.Дмитриченка. – К.: Знання України, 2005 – Кн. I: Основи теорії систем і управління. – 344 с.

**Ключові слова:** вантажний вагон, єдина система управління, пропозиції.

### *Анотації*

Розроблено пропозиції щодо технічного, технологічного й правового обґрунтування створення Єдиної системи управління парком вантажних вагонів.

Разработаны предложения по техническому, технологическому и правовому обоснованию создания Единой системы управления парком грузовых вагонов.

Developed suggestion on the technical, technological and legal ground of creation of Single control system by the park of freight carriages.