

DOI: 10.32703/2664-2964-2020-48-31-37

УДК 656.22:330.322

JEL Classification L92:R49

Артем Миронович

(виконавчий директор регіональної філії «Південно-Західна залізниця»)

Георгій Ейтутіс, д.е.н., проф.

(професор каф. «Економіка, маркетинг та бізнес-адміністрування», Державний університет інфраструктури та технологій)

ORCID ID 0000-0002-3833-6875

Світлана Крищенко

(старший викладач каф. «Економіка, маркетинг та бізнес-адміністрування», Державний університет інфраструктури та технологій)

МАРШРУТИЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

У статті розглянуто стратегію розвитку акціонерного товариства «Українська залізниця», що передбачає досягнення таких основних цілей, як задоволення потреб України у залізничних перевезеннях та логістиці відповідно до планів економічного розвитку країни та мобільності населення; досягнення та утримання міцної фінансової позиції компанії, у тому числі шляхом активізації необхідних інвестицій в основну діяльність АТ «Укрзалізниця»; забезпечення безпеки залізничного транспорту для клієнтів, співробітників та третіх осіб; збільшення привабливості компанії для споживачів та співробітників; запровадження сучасних та ефективних практик і принципів управління.

Визначено, що одним із ефективних напрямів розвитку АТ «Укрзалізниця» є маршрутизація перевезень, що є одним із факторів, які сприяють підвищенню її інвестиційної привабливості і, тим самим, притоку додаткових коштів. Відправницька маршрутизація є широко використовуваним методом організації перевезень, як в Україні, так і за кордоном. Вона покликана забезпечити прискорення обігу вагонів, зменшення переробки рухомого складу на технічних станціях, скорочення термінів доставки вантажів. У сучасних умовах, коли однією з найгостріших проблем магістрального залізничного транспорту є нестача в Укрзалізниці коштів на оновлення матеріально-технічної бази, на перший план виходить економічний аспект. Зазначено, що маршрутизація підвищує ефективність роботи залізничного транспорту, зокрема, за рахунок зменшення експлуатаційних витрат, дозволяє забезпечити вантажовласникам оптимальні умови перевезення, а залізниці – високий рівень конкурентоспроможності на транспортному ринку.

Розглянуто тенденцію маршрутизації перевезень в АТ «Укрзалізниця» на прикладі регіональної філії «Південно-Західної залізниці» та проаналізовано рівень відправницької маршрутизації по регіональній філії «Південно-Західна залізниця» за 2018 – 2019 роки, а також відзначені нові напрямки в формуванні відправницьких маршрутів в 2019 році.

Ключові слова: залізничний транспорт, Укрзалізниця, маршрутизація перевезень, вантажні перевезення, інвестиції.

© *Миронович А. В., Ейтутіс Г. Д., Крищенко С. О., 2020*

Постановка проблеми. Маршрутизація майже всю історію існування Українських залізниць була одною з провідних технологій. За радянських часів таким чином перевозилося практично все вугілля та більша частина руди, що були та лишаються основними вантажами.

Питання маршрутних перевезень мережею Укрзалізниці останнім часом часто порушується учасниками ринку. Власники та відправники вантажів висловлюють різні погляди на цю тему: ті підприємства, що мають технічну можливість відправляти потяги з відповідною кількістю вагонів, всіляко підтримують курс залізничників на маршрутизацію, інші, як правило, висловлюються проти.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання організації вагонопотоків і маршрутизації перевезень вантажів на залізничному транспорті досліджують такі науковці, як В.М. Акулиничев, О.С. Кирьянова, Н.Е. Боровой [1, 3]. Г.Є. Богомазова розглядає й удосконалює методи визначення ефективності маршрутизації перевезень з урахуванням сучасних вимог [2]. М. Копилов представляє маршрутизацію як синонім оптимальності, а також розглядає логістичне рішення для залучення інвестицій [4, 5]. У роботах цих авторів викладені матеріали для подальших досліджень. Але в сучасних умовах функціонування залізниць, які постійно змінюються, питання маршрутизації перевезень вантажів потребують нових досліджень.

Метою статті є дослідження одного з напрямів розвитку акціонерного товариства «Українська залізниця» – маршрутизації перевезень, як фактору сприяння підвищенню її інвестиційної привабливості і, тим самим, притоку додаткових коштів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Відомо, що АТ «Укрзалізниця» є оператором залізничної інфраструктури, а також національним перевізником вантажів, який бере участь у виконанні стратегічної функції щодо забезпечення економічного розвитку та безпеки країни.

За обсягами вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця» посідає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії.

Наразі компанія забезпечує 65% транспортної роботи у загальній структурі перевезень вантажів всіма видами транспорту. АТ «Укрзалізниця» є одним із найбільших роботодавців України. У компанії працює близько 260 500 співробітників, або 1,6% від загальної кількості працюючих в Україні. До 2,6 % ВВП України генерується в УЗ.

Еволюція потреб української економіки та зміна ролі автомобільного, авіаційного та річкового транспорту вимагають якісних перетворень компанії шляхом визначення стратегії розвитку в середньостроковій перспективі.

Метою прийняття нової стратегії розвитку акціонерного товариства «Українська залізниця» на 2019-2023 роки (далі – Стратегія) є визначення загальнокорпоративних цілей Компанії, які будуть зрозумілі та прийняті зацікавленими сторонами, для концентрації зусиль щодо їх досягнення шляхом виконання стратегічних ініціатив.

Стратегія розвитку Компанії передбачає досягнення таких основних цілей:

задоволення потреб України у залізничних перевезеннях та логістиці відповідно до планів економічного розвитку країни та мобільності населення;

досягнення та утримання міцної фінансової позиції компанії, у тому числі шляхом активізації необхідних інвестицій в основну діяльність УЗ;

забезпечення безпеки залізничного транспорту для клієнтів, співробітників та третіх осіб;

збільшення привабливості компанії для споживачів та співробітників;

запровадження сучасних та ефективних практик і принципів управління.

Одним із ефективних напрямів розвитку Компанії є маршрутизація перевезень, як фактор сприяння підвищенню її інвестиційної привабливості. Відправницька маршрутизація є широко використовуваним методом організації перевезень, як в Україні, так і за кордоном. Вона покликана забезпечити прискорення обігу вагонів, зменшення переробки рухомого складу на технічних станціях, скорочення термінів доставки вантажів. В сьогоденних умовах, коли однією з найгостріших проблем магістрального залізничного транспорту є

нестача в Укрзалізниці коштів на оновлення матеріально-технічної бази, на перший план виходить економічний аспект.

Забезпечити інтерес приватних інвесторів до фінансування галузі, в якій відправлення вантажів на мережі здійснюється переважно вагонними відправками, достатньо складно. Для цього необхідно розвивати інфраструктуру загального призначення, зокрема, сортувальні станції, оновлювати локомотивний парк. А це значні суми інвестицій, яких в Укрзалізниці немає. Альтернативний варіант представляє модель, орієнтована на оборот відправницьких маршрутів. У цьому випадку, за рахунок концентрації технічних операцій в термінальних пунктах, істотно спрощуються вимоги до оснащення мережі загального користування. З огляду на те, що зародження і погашення вантажопотоків відбувається переважно на шляхах незагального користування, то власники підприємств потенційно мають стимули до розвитку інфраструктури і маневрових засобів під'їзних колій. Адже це може знизити собівартість перевезень їхніх вантажів.

Одна із головних переваг (і стимулів) на сьогодні є швидкість доставки. Відповідно до «Правил обчислення термінів доставки вантажів», перевезення вантажів маршрутними відправками складають 1 добу на кожні повні та неповні 320 км. Термін доставки вантажів вагонними відправками – 1 доба на кожні 200 км. За несвоєчасну доставку, відповідно до Статуту, залізниця виплачує одержувачу штраф в розмірі від 10 до 30% провізної плати. Загалом, виконання плану перевезень маршрутами з боку вантажовідправника і залізниці стимулюється нині шляхом встановлення штрафних санкцій за його порушення.

Якщо звернутися до історії, то на початку 2000-х років існувала практика застосування різних коефіцієнтів до «Збірника тарифів» під час перевезення окремих вантажів маршрутами. Так, відповідно до наказу Міністерства транспорту та зв'язку (№ 56, від 18 лютого 2000 року), для вантажів 1-го тарифного класу встановлювався коефіцієнт 0,822, при перевезенні кварцитів маршрутами – 0,722 тощо. На теперішній час така диференціація відсутня.

Слід зазначити, що маршрутизація підвищує ефективність роботи залізничного транспорту, зокрема, за рахунок зменшення експлуатаційних витрат. Крім того, дозволяє забезпечити вантажовласникам оптимальні умови перевезення, а залізниці – високий рівень конкурентоспроможності на транспортному ринку. Отже, це одна із провідних технологій просування вагонопотоків. З іншого боку, потрібні нові логістичні схеми доставки вантажів не тільки за принципом «точно в термін», а і з урахуванням надання послуг зі зберігання вантажів. Перевезення крупними партіями, особливо маршрутними потягами, забезпечує вантажовласнику зменшення транспортної складової в собівартості продукції, проте, перед залізницею неодмінно постає питання щодо оптимальної кількості вагонів в кожному такому поїзді. Це створює умови для раціонального використання наявних матеріальних, трудових і фінансових ресурсів.

Розглянемо тенденцію маршрутизації перевезень в «АТ Укрзалізниця» на прикладі регіональної філії «Південно-Західної залізниці» на підставі даних табл. 1.

В 2019 році по регіональній філії «Південно-Західна залізниця» сформовано і відправлено 5033 відправницьких маршрутів, що склало 43,95% від загального навантаження за рік, до 2018 року кількість відправлених маршрутів збільшено на 16,2%. Збільшення відправницьких маршрутів відбулось за рахунок формування зернових вантажів на всіх дирекціях в напрямку Одеських портів. Крім цього формування відправницьких маршрутів відбувалось з будівельних вантажів, як на станції регіональної філії так і на станції інших філій.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Рівень відправницької маршрутизації по регіональній філії «Південно-Західна залізниця» у 2018 – 2019 рр.

Період	2018				2019			
	загальне навантаження	маршрути		%	загальне навантаження	маршрути		%
		маршрутів	вагонів			маршрутів	вагонів	
січень	47244	283	14415	30,51	39494	359	16913	42,82
лютий	49868	292	14858	29,79	42364	335	16762	39,57
березень	55056	307	15859	28,81	50716	381	19552	38,55
1 квартал	152168	882	45132	29,66	132574	1075	53227	40,15
квітень	52290	318	16071	30,73	47130	373	18611	39,49
травень	55831	369	18857	33,78	49042	339	15459	31,52
червень	47010	365	18162	38,63	40680	311	13747	33,79
2 квартал	155131	1052	53090	34,22	136852	1023	47817	34,94
1 півріччя	307299	1934	98222	31,96	269426	2098	101044	37,50
липень	47802	364	17528	36,67	43090	392	18495	42,92
серпень	51336	358	17532	34,15	41974	369	18357	43,73
вересень	50850	397	19313	37,98	43560	419	19196	44,07
3 квартал	149988	1119	54373	36,25	128624	1180	56048	43,58
9 місяців	457287	3053	152595	33,37	398050	3278	157092	39,47
жовтень	56141	491	24386	43,44	55552	604	30450	54,81
листопад	55200	461	22675	41,08	51930	639	30438	58,61
грудень	52049	327	16484	31,67	44454	512	23733	53,39
4 квартал	163390	1279	63545	38,89	151936	1755	84621	55,70
рік	620677	4332	216140	34,82	549986	5033	241713	43,95

Джерело: складено авторами за даними регіональної філії «Південно-Західна залізниця»

Новими напрямками в формуванні відправницьких маршрутів в 2019 році стали – контейнерні поїзди на Одеські порти, зернові маршрути на західні переходи (експорт в Європу), клінкер з станції Гуменці на цементні заводи по станціях Одесса-Застава та Миколаїв-Дністровський, також збільшено кількість дільничих станцій на яких формуються зернові відправницькі маршрути. Разом з тим, за умови прогресивного збільшення маршрутизації перевезень може виникнути питання щодо скорочення на залізничній мережі сортувальних станцій.

Висновки та пропозиції. Для того, щоб прийняти правильне рішення необхідно провести логістичні дослідження щодо перспективних вантажопотоків, районів тяжіння вантажовласників, породового навантаження у регіоні, конкурентоспроможності наших партнерів і майбутнього політичного вектору. Потім провести відповідні техніко-економічні розрахунки. Може скластися така ситуація, що за статистичною погонею за показниками маршрутизації збільшаться експлуатаційні витрати. Тому необхідний комплексний підхід.

Сам процес маршрутизації у кінцевому результаті повинен зменшувати транспортну складову у ціні продукції, тобто галузева ефективність перевезень повинна співпадати з вектором ефективності національної економіки.

ЛІТЕРАТУРА

1. Акулиничев В.М., Кирьянова О.С., Боровой Н.Е. Организация вагонопотоков и маршрутизация перевозок. М.: Изд-во «Транспорт», 1970. 320 с.
2. Богомазова Г.Є. Удосконалення методів визначення ефективності маршрутизації перевезень з урахуванням сучасних вимог. *Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту*. 2013. Вип. 137. С. 105 – 110.
3. Боровой Н.Е. Маршрутизация перевозок грузов. М.: Транспорт, 1978. 216 с.
4. Копилов М. Логістичне рішення для залучення інвестицій. *Магістраль*. 2020. (25 – 30 березня) № 11 (2511). С. 1.
5. Копилов М. Маршрутизація – синонім оптимальності. *Магістраль*. 2011. (26 січня – 1 лютого) № 5 (1588). С. 4.

REFERENCES

1. Akulynychev V.M., Kyrianova O.S., Borovoi N.E. Orhanyzatsyia vahonopotokov y marshrutyzatsyia perevozk [Organization of car flows and transportation routing]. М.: Yzd-vo «Transport», 1970. 320 p.
2. Bohomazova H.Ie. Udoskonalennia metodiv vyznachennia efektyvnosti marshrutyzatsii perevezen z urakhuvanniam suchasnykh vymoh [Improvement of the methods for determining the efficiency of transportation routing taking into account the modern requirements]. *Zbirnyk naukovykh prats Ukrainskoi derzhavnoi akademii zaliznychnoho transportu*. 2013. vol. 137. pp. 105 – 110.
3. Borovoi N.E. Marshrutyzatsyia perevozk hruzov [Routing of freight transportation]. М.: Transport, 1978. 216 p.
4. Kopylov M. Lohistychne rishennia dlia zaluchennia investytsii [Logistics solution to attract the investment]. *Mahistral*. 2020. (25 – 30 bereznia), vol. 11 (2511). pp. 1.
5. Kopylov M. Marshrutyzatsyia – synonim optymalnosti [Routing is synonymous with optimality]. *Mahistral*. 2011. (26 sichnia – 1 liutoho), vol. 5 (1588). pp. 4.

Артем Миронович

(директор исполнительный регионального филиала «Юго-Западная железная дорога»)

Георгий Ейтутис, д.э.н., проф.

*(профессор каф. «Экономика, маркетинг и бизнес-администрирование»,
Государственный университет инфраструктуры и технологий)*

Светлана Крищенко

*(старший преподаватель каф. «Экономика, маркетинг и бизнес-администрирования»,
Государственный университет инфраструктуры и технологий)*

МАРШРУТИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ АО «УКРЗАЛИЗНЫЦЯ»

В статье рассмотрены стратегию развития акционерного общества «Украинская железная дорога», что предполагает достижение следующих основных целей, как удовлетворение потребностей Украины в железнодорожных перевозках и логистике в соответствии с планами экономического развития страны и мобильности населения; достижения и удержания прочной финансовой позиции компании, в том числе путем активизации необходимых инвестиций в основную деятельность АО «Укрзалізниця»; обеспечения безопасности железнодорожного транспорта для клиентов, сотрудников и третьих лиц; увеличение привлекательности компании для потребителей и сотрудников; внедрение современных и эффективных практик и принципов управления.

Определено, что одним из эффективных направлений развития АО «Укрзалізниця» является маршрутизация перевозок, что является одним из факторов, способствующих повышению ее инвестиционной привлекательности и, тем самым, притоку дополнительных средств. Отправительная маршрутизация является широко используемым методом организации перевозок, как в Украине, так и за рубежом. Она призвана обеспечить ускорение оборота вагонов, уменьшение переработки подвижного состава на технических станциях, сокращение сроков доставки грузов. В современных условиях, когда одной из острейших проблем магистрального железнодорожного транспорта является недостаток в Укрзалізниця средств на обновление материально-технической базы, на первый план выходит экономический аспект.

Отмечено, что маршрутизация повышает эффективность работы железнодорожного транспорта, в частности, за счет уменьшения эксплуатационных расходов, позволяет обеспечить грузовладельцам оптимальные условия перевозки, а железной дороге – высокий уровень конкурентоспособности на транспортном рынке.

Рассмотрено тенденцию маршрутизации перевозок в АО «Укрзалізниця» на примере регионального филиала «Юго-Западной железной дороги» и проанализирован уровень отправительной маршрутизации по региональному филиалу «Юго-Западная железная дорога» за 2018 – 2019 годы, а также отмечены новые направления в формировании отправительных маршрутов в 2019 году.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, Укрзалізниця, маршрутизация перевозок, грузовые перевозки, инвестиции.

*Artem Myronovych,
(Executive Director of the Regional Branch of the South-Western Railway)*

*Georgy Eitutis, Doctor of Economics, Prof.
(Professor, Department of Economics, Marketing and Business Administration, State University of Infrastructure and Technology)
ORCID ID 0000-0002-3833-6875*

*Svitlana Kryshchenko,
(Senior Lecturer, Department of Economics, Marketing and Business Administration, State University of Infrastructure and Technology)*

TRANSPORTATION ROUTING AS A FACTOR OF INCREASE OF INVESTMENT ATTRACTIVENESS OF JSC “UKRZALIZNYTSIA”

The article considers the development strategy of the Joint-Stock Company "Ukrainian Railways", which provides for the achievement of such basic goals as meeting the needs of Ukraine in the railway transportation and logistics in accordance with the plans of economic development and mobility of the population; achieving and maintaining a strong financial position of the company, including by intensifying the necessary investments in the main activities of JSC "Ukrzaliznytsia"; ensuring the safety of railway transport for the customers, employees and third parties; increasing the company's attractiveness to the consumers and employees; introduction of the modern and effective management practices and principles.

It is determined that one of the effective directions of development of JSC "Ukrzaliznytsia" is the transportation routing, which is one of the factors that contribute to increasing its investment attractiveness and, thus, the inflow of the additional funds. Sending routing is a widely used method of organizing transportation, both in Ukraine and abroad. It is designed to accelerate the turnover of cars, reduce the processing of rolling stock at technical stations, and reduce the time of delivery of goods. In modern conditions, when one of the most acute problems of the main railway transport is the lack of funds in Ukrzaliznytsia to upgrade the material and technical base, the economic aspect comes to the fore.

It is noted that routing increases the efficiency of the railway transport, in particular, by reducing the operating costs, allows the freight owners to provide the optimal conditions for transportation, and railways – a high level of competitiveness in the transport market.

The tendency of transportation routing in JSC Ukrzaliznytsia on the example of the regional branch of the South-Western Railway is considered and the level of sending routing in the regional branch of the South-Western Railway for 2018 – 2019 is analyzed, as well as new directions in the formation of sending routes in 2019 are noted.

Keywords: railway transport, Ukrzaliznytsia, transportation routing, freight transportation, investments.