

Т. В. ТЕСЛЕНКО (ДІТ)

РІЗНОВИДИ КОМПАНІЙ-ОПЕРАТОРІВ З ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА ЇХ ХАРАКТЕРИСТИКА

Розглянуто можливі різновиди вантажних компаній-операторів за наданою класифікацією.

Рассмотрены возможные разновидности грузовых компаний-операторов на основе предлагаемой классификации.

Possible variations of freight operation companies have been examined on the basis of the proposed classification.

Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України на середньостроковий період та до 2020 р. висвітлила проблеми, що стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги і визначила шляхи розв'язання проблем подальшого розвитку транспортної галузі в умовах активізації процесів інтеграції ТДК України до європейської та світової транспортних систем. До цих шляхів можна віднести вдосконалення системи управління галуззю, розмежування функцій державного і господарського управління, реформування форм власності і розвитку конкурентного середовища на ринку транспортних послуг, лібералізацію у сфері ціноутворення.

Проект програми реформування залізничної галузі також передбачає 12 дій, що мають за мету поетапне реформування залізничної галузі до 2009 р.

Проведення досліджень побудови раціональної моделі управління вантажними перевезеннями передбачає застосування елементів стратегічного планування, тобто дій і рішень, за допомогою яких може бути побудована раціональна модель структури управління вантажними перевезеннями на залізницях України.

Виконати управлінське обстеження появи вірогідних компаній-операторів з вантажних перевезень та надати їх класифікацію за певними ознаками.

Узагальнюючи досвід роботи вантажних операторських компаній Європи і світу та враховуючи досвід роботи власних новостворених залізничних підприємств і структуру вантажних перевезень, можна передбачити появу різних компаній-операторів.

Операторські компанії в сегменті спеціалізованих технологічних перевезень – виконують перевезення між вантажовідправниками та вантажоодержувачами, взаємозв'язки між якими

регулюються їх технологічною взаємодією, тобто між підприємствами існує жорсткий технологічний зв'язок, коли кінцевий продукт одного підприємства є первинною сировиною для іншого підприємства.

Перевезення здійснюються маршрутними відправленнями за установленими часовими інтервалами, які регламентуються в год. Технологічний оператор повинен виконувати послугу своєчасно, регулярно, ритмічно, тому що виробництво зорієнтовано на певний час надходження сировини. У разі дострокового надходження вантажу у споживача виникають витрати по його складуванню або створенню «складів на колесах».

У випадку затримки у доставці виникає необхідність використання складських (резервних) запасів. Якщо затримка перебільшує певний критичний рівень, то може зупинитись виробництво.

В умовах існуючої нерівномірності виробництва у вантажовідправників, взаємодія інфраструктури залізниць із технологічним оператором практично забезпечує вимогу регулярності (ритмічності) для вантажоодержувачів.

Оператори технологічних перевезень охоплюють перевезення вантажів, що включають кам'яне вугілля, руду, кокс, чорні метали та руду чорних металів, нафтопродукти і складають за даними ІКТП-Центру понад 60 % від загального обсягу перевезень.

Операторські компанії в сегменті загальномережних перевезень – виконують перевезення між вантажовідправниками та вантажоодержувачами, взаємозв'язки між якими є несталими, технологічна зумовленість між якими відсутня та виникають між необмеженою кількістю користувачів транспортних послуг, географічно розташованих по всій мережі залізниць країни. Перевезення таких вантажів, у кінцевій вартості яких транспортна складова незначна, як прави-

ло, не потребують маршрутних відправлень, використовують універсальний рухомий склад. До них віднесені лісові вантажі, хімічні добрива, зерно та продукти перемолу, брухт чорних металів, інші вантажі, за технологічним фактором – будівельні матеріали, у тому числі, цемент.

Урахування конкретних умов перевезень та особливостей клієнтури не покладає ніяких специфічних обмежень на кількість операторських компаній, що буде створювати умови для розвитку здорової конкуренції між ними із сприятливими наслідками для споживачів послуг. Оператори загальномережних перевезень охоплюють перевезення вантажів, що в загальному обсязі перевезень складають біля 40 %.

Операторські компанії в сегменті контейнерних перевезень. Такою компанією на цей час є Український державний центр транспортного сервісу «Ліскі» (УДЦТС) – одне з потужних транспортних підприємств країни. Центр як структурний підрозділ Укрзалізниці є розпорядником всього парку контейнерів залізниць України, а це біля 40 тис. великовагових (20 і 40 футових) контейнерів та понад 20 тис. середньотоннажних контейнерів. УДЦТС «Ліскі» надає повний спектр послуг, пов'язаних з перевезеннями вантажів в контейнерах та пропонує

сучасний зручний і економічний спосіб доставки вантажів у великовагових автомобілях, які перевозяться на спеціалізованих залізничних платформах, так звані контрейлерні або інтермодальні перевезення. Такі перевезення втілюють в життя найбільш привабливий на ринку транспортних послуг принцип доставки вантажів «від дверей до дверей».

Для надання послуги з інтермодальних перевезень на постійній основі і максимально ефективно організації перевізного процесу Центром, разом із закордонними партнерами експлуатуються два регулярних контрейлерних поїзди: «Вікінг», сполученням Іллічівськ–Клайпеда (Литва) і «Ярослав» сполученням Київ–Славкув (Польща). Можна зауважити, що поїзди виконують перевезення у змішаному залізнично-морському сполученні та у міжнародному сполученні за географією перевезень.

Користуючись матеріалами [3] по структурі вантажних перевезень залізничним транспортом України у 1995–2000 рр., що надана в таблиці за укрупненою номенклатурою, на рисунку побудована діаграма, що ілюструє відповідно перевезення вантажів у секторі технологічних перевезень, загальномережних і контейнерних.

Таблиця

Структура загальних і внутрішніх вантажних перевезень залізничним транспортом України в 1995–2000 рр., млн т

Показник	1995 р.		1996 р.		1997 р.	
	Всього	У т. ч. у внутрішньому сполученні	Всього	У т. ч. у внутрішньому сполученні	Всього	У т. ч. у внутрішньому сполученні
Всього вантажів	383,5	267,8	342,6	224,0	341,4	223,9
у тому числі:						
кам'яне вугілля	111,7	95,8	94,7	74,5	93,0	78,0
нафтовантажі	26,1	19,9	23,2	15,8	23,9	15,1
руда різна	56,9	27,2	55,9	28,8	59,5	32,5
з неї залізна та марганцева	53,6	25,3	52,5	26,8	56,4	30,8
чорні метали	24,9	10,7	28,5	9,1	30,4	8,0
лісові вантажі	4,0	1,5	3,4	1,5	2,7	1,6
хімічні добрива	6,6	2,8	9,9	2,4	11,3	2,9
зерно та продукти перемолу	14,5	8,6	13,0	8,4	8,5	6,0
кокс	8,4	7,3	7,7	7,1	7,6	6,9
будівельні матеріали	76,5	69,1	52,5	48,7	50,1	46,9
у т. ч. цемент	5,9	5,4	3,9	3,4	4,0	3,6
брухт чорних металів	4,3	4,1	4,5	3,6	5,8	3,9
інші вантажі	49,5	27,0	49,2	25,6	48,9	23,1

**Структура загальних і внутрішніх вантажних перевезень залізничним транспортом України
в 1995–2000 рр., млн т**

Показник	1998 р.		1999 р.		2000 р.	
	Всього	У т. ч. у внутрішньому сполученні	Всього	У т. ч. у внутрішньому сполученні	Всього	У т. ч. у внутрішньому сполученні
Всього вантажів	334,98	215,08	334,5	216,9	357,3	218,9
у тому числі:						
кам'яне вугілля	91,84	76,38	91,8	80,8	98,1	81,9
нафтовантажі	23,46	13,22	24,8	10,2	27,0	9,8
руда різна	58,52	29,58	56,5	32,5	65,3	32,2
з неї залізна та марганцева	—	—	—	—	—	—
чорні метали	31,01	8,06	33,3	6,3	35,6	6,3
лісові вантажі	2,66	1,36	3,05	1,4	3,2	1,4
хімічні добрива	8,63	1,35	10,2	1,6	9,7	1,0
зерно та продукти перемолю	9,06	3,53	9,4	2,5	6,2	3,0
кокс	8,73	8,08	9,2	8,4	11,1	9,9
будівельні матеріали	52,08	43,41	49,4	43,4	46,5	38,5
у т. ч. цемент	4,08	3,75	4,5	4,0	4,2	3,3
брухт чорних металів	—	—	—	—	9,1	5,6
інші вантажі	49,00	30,63	46,85	29,8	45,5	29,3

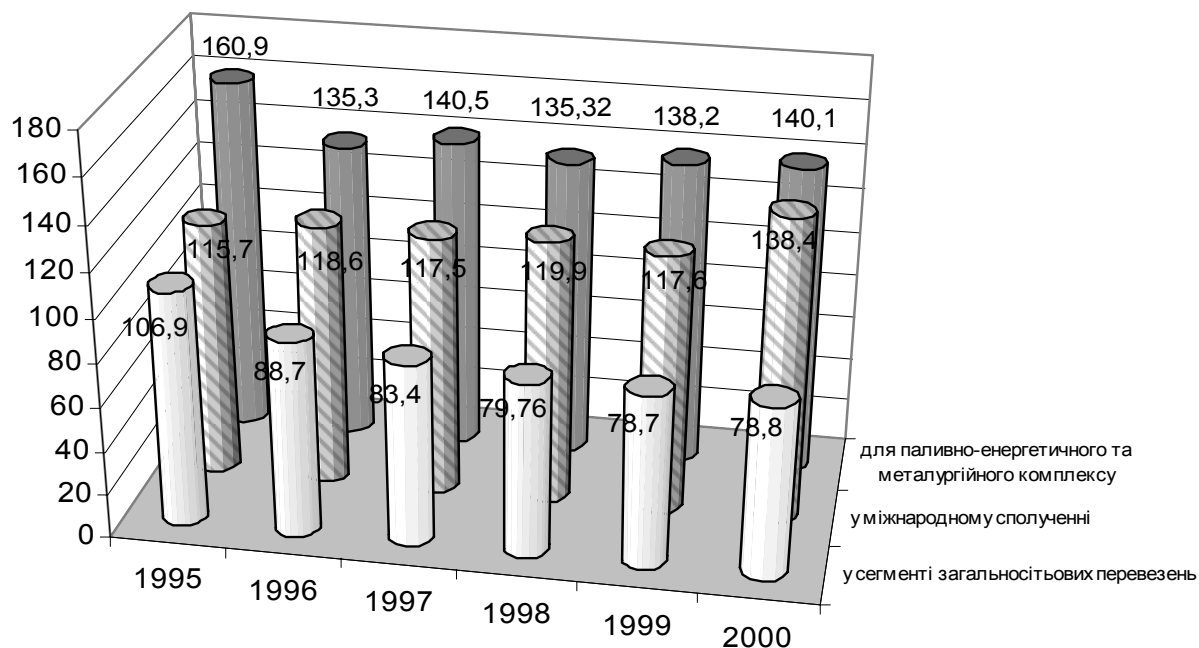


Рис. Діаграма перевезень вантажів по секторах ринку транспортних послуг

Необхідно також приділити увагу діючим транспортно-експедиційним підприємствам, функціонування яких регламентовано правилами здійснення транспортно-експедиційної діяльності під час перевезення експортно-імпорتنних і транзитних вантажів [3].

Принципова різниця із операторською компанією полягає у різному відношенні до рухомого складу, яким експедиторська компанія не володіє. З цього, в свою чергу, випливає ще одна відмінність – участь у плануванні перевезень. Експедитор бере участь у плануванні пе-

ревезень тільки у випадку, коли він є вантажо-відправником і тільки в порядку, передбаченому «Правилами планування вантажів», затвердженими наказом Мінтрансу № 873, від 09.12.2002 р. із змінами та додатками. У середньостатистичній експедиторській компанії відсутня необхідність мати спеціальну диспетчерську службу.

Навіть за її наявністю диспетчери-експедитори не працюють цілодобово і займаються лише комерційним аспектом перевезень вантажу, а саме:

- організація перевезень і перевалка вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та авіаційним транспортом;
- забезпечення оптимального транспортного обслуговування, а також організація перевезень зовнішньоторговельних вантажів різними видами транспорту по територіям закордонних держав згідно з умовами контрактів;
- фрахт національних і закордонних судів та забезпечення їх подачі в порти для своєчасного відправлення вантажів;
- оформлення документів згідно з митними, карантинними та санітарними вимогами;
- страхування вантажів;
- організація експертизи вантажів в портах і на залізничних станціях;
- здійснення оформлення товарно-транспортної документації та її розсилка;
- подання у встановленому порядку транспортним підприємствам заявки на відправлення експортних, транзитних та реекспортних вантажів і наряди на відвантаження імпорتنих, транзитних і знятих з експорту вантажів;
- складання обмірних ескізів на негабаритні та занадто важкі вантажі.

За наявністю рухомого складу експедиторська компанія може трансформуватися в операторську.

За умовами участі в перевезеннях декількох видів транспорту в будь-якому поєднанні – усі перелічені операторські компанії можна віднести до інтегрованих компаній. По відношенню до рухомого складу будь-яка операторська компанія на початку структурної реформи може бути державною або, з часом, приватною.

Висновки

На підставі викладеного можна зробити висновки, що процес організації і функціонування

операторських компаній гальмує відсутність нормативно-правового забезпечення, а саме, закону про структурну реформу залізничного сектору в Україні та корпоратизацію Державної адміністрації залізничного транспорту (Укрзалізниця). За наявності законодавчих актів можна передбачити, що на «спеціалізацію» операторських компаній буде впливати характер взаємозв'язків між вантажо-відправниками та вантажо-одержувачами, які можна класифікувати за такими чинниками.

- за видами відправок: вагонні, групові, маршрутні;
- за часовими ознаками: епізодичні, регулярні у певний період, постійні;
- за видами сполучень: місцеве, внутрішньо-державне, міждержавне;
- за видами рухомого складу: універсальний рухомий склад, спеціалізований рухомий склад;
- за видами транспорту: сухопутний, водний, авіаційний або їх поєднання в будь-якій комбінації.

- за формами власності: державні, приватні.

Основною перевагою операторських компаній є можливість створення «архітектури перевезень», тобто оптимальних схем транспортування вантажу в будь-якому поєднанні за вищевказаними факторами, комплексність і конструктивність рішень, гнучкість і творчий підхід, якість транспортно-логістичного сервісу.

Слабким місцем на початку структурної реформи можуть бути недоліки, що визвані, в першу чергу, застарілістю матеріально-технічної бази інфраструктури і рухомого складу.

БІБЛЮГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Мескон М. Х. Основы менеджмента / М. Х. Мескон, М. Альберт, Ф. Хедоури; Пер. с англ. – М.: Дело, 1992. – 702 с.
2. Проект Державної науково-технічної програми: Розвиток рейкового рухомого складу залізниць України. Держ. реєстр. номер 0101U002586. Шифр 12.01/НДЧ-47/01-897.01-ЦТех. – К., 2004.
3. Постанова Кабінету Міністрів України № 770 від 21 вересня 1993 р. «Правила здійснення транспортно-експедиційної діяльності під час перевезення експортно-імпорتنих і транзитних вантажів».

Надійшла до редколегії 29.11.2005.