

"Укрзалізниця" було визначено оптимальний склад маршрутного поїзда у кількості 38 вагонів, що відповідає економічним інтересам і вантажовласника і залізниці. За цієї умови сукупні витрати вантажовласника будуть мінімальними. Слід зазначити, що оптимальна кількість вагонів, яка визначена тільки з позиції мінімальних витрат залізниці без урахування інтересів вантажовласника за методом, наведеному в [1], складає 46 вагонів. При зменшенні кількості вагонів залізниця не несе збитків, оскільки рентабельність перевезень однакова при будь-якому складі поїзда, тобто перевізник працює в умовах відносної «економічної рівновигідності», що є перевагою запропонованого методу.

Проведений авторами аналіз показує, що при різній довжині маршруту:

- спостерігається зменшення оптимальної кількості вагонів при збільшенні питомих витрат на зберігання товару і навпаки;

- встановлено зростання сукупних витрат в розрахунку на один вагоно-км. за умови скорочення маршруту поїзда і навпаки.

[1]. Ломотько Д. В., Балака Є. І., Резуненко М. Є. Визначення оптимальної кількості вагонів у маршрутних поїздах. Залізничний транспорт України: наук.-практ. журн.- Київ, 2019. –№ 4. –С. 4-12.

[2]. Ломотько Д. В., Балака Є. І., Резуненко М. Є. Логістичні підходи щодо оптимізації складу маршрутних поїздів в системі «вантажовласник – залізниця». Залізничний транспорт України: наук.-практ. журн.- Київ - 2020.- №4.- С. 3-11.

УДК 656.23

СТРУКТУРНА ТРАНСФОРМАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ В УМОВАХ СТВОРЕННЯ ВАНТАЖНОГО ПЕРЕВІЗНИКА

STRUCTURAL TRANSFORMATION OF THE RAILWAY TRANSPORT SYSTEM IN THE CONDITIONS OF CREATING A FREIGHT CARRIER

*канд. техн. наук Я.В. Запара, канд. псих. наук К.В. Кім,
Д.В. Євтушенко, Н.М. Кохан*

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

*Y. Zapara, PhD (Tech.), K. Kim, PhD (Psych.),
D. Yevtushenko, N. Kokhan*

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

АТ «Укрзалізниця» на сьогодні знаходиться в край непростій економічній ситуації: за результатами 2020 року отримано чистий збиток у розмірі 11,9 млрд грн. при зниженні доходів від вантажних перевезень у порівнянні з 2019 роком на 10,3%. Одним із напрямів виходу з такої ситуації вбачається структурна трансформація АТ «Укрзалізниця».

Передумовами для структурної трансформації АТ «Укрзалізниця» є договір між Україною та Європейський Союзом, а також План заходів з реформування залізничного транспорту (Наказ Кабінету Міністрів України від 27.12.2019 року

№1411), Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки (Наказ Кабінету Міністрів України від 12.06.2019 року №591), Нова організаційна структура АТ «Укрзалізниця» (Рішення Наглядової Ради від 07-09.06.2020 року).

Корпоративна структура являє собою розділення на чотири вертикалі: пасажирські перевезення, вантажні перевезення, інфраструктура та виробництво.

До функцій вантажних перевезень відносяться: експлуатація вантажного рухомого складу, управління вантажними та комерційними роботами на станціях, ремонт залізничного рухомого складу.

Метою структурної трансформації є:

- побудова ефективної моделі управління компанією;
- особиста відповідальність за будь-який результат, а не колективна безвідповідальність;
- усунення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- збільшення вантажних перевезень;
- скорочення адміністративно-управлінського персоналу за рахунок скорочення керівних посад;
- не буде здійснюватися скорочення виробничих одиниць або персоналу.

В процесі реформування залізничного транспорту в країнах Європи видно, що кожна з них має власного національного перевізника (наприклад, у Німеччині DB Cargo).

АТ «Укрзалізниця» утворила вантажного перевізника – філія UZ Cargo. Додатковий функціонал філії буде реалізований за рахунок Центру транспортного сервісу «Ліски», рефрижераторних вагонів компанії і Центру транспортної логістики. Ключовими функціями UZ Cargo повинні стати надання послуг з перевезення вантажів, управління і обслуговування локомотивів та вагонів. До складу UZ Cargo планується, що увійдуть нинішні департаменти комерційної роботи, локомотивного і вагонного господарства. До активів перевізника також перейдуть локомотивні депо, ремонтні вагонні депо, магістральні та маневрові локомотиви, наявні на балансі АТ «Укрзалізниця»; локомотивні бригади.

Верхнерівнева структура комерційної вертикалі UZ Cargo складається з комерційного департаменту, 21 відділення, 6 вантажних майданчиків, 183 пунктів технічного обслуговування вагонів. До функцій цих структур належатиме:

- формування єдиної політики по організації комерційної діяльності UZ Cargo;
- організація комерційної роботи на станціях філії;
- організація і контроль співробітників комерційних і вагонних господарств на вантажних, дільничних та сортувальних станціях.

Необхідні заходи по створенню повноцінного функціонування UZ Cargo розраховані до липня 2021 року.

Є вже перші кроки нової філії «UZ-Cargo»: з метою посилення позицій компанії в сфері вантажоперевезень розроблено план встановлення ринкових

цін на використання вантажних вагонів. Необхідність розроблення такого плану викликана низкою факторів. Так, до 2020 року для подолання штучно створеного дефіциту на ринку вантажоперевезень, АТ «Укрзалізниця» була змушена збільшувати вартість оренди своїх вагонів. Це призводило до послаблення логістичних позицій компанії. Крім того, через зростання цін у 2019 році приватні оператори залучали нові та орендовані вагони, що призвело до збільшення їх власного парку піввагонів – на 16%, зерновозів – на 99%, фактично створивши надлишок рухомого складу.

Вбачається, що успіх трансформації АТ «Укрзалізниця» можливий лише за умови реального розподілу функцій між вертикалями, реалізації функцій кожної вертикалі, в результаті чого відбудеться посилення конкурентних позицій АТ «Укрзалізниця» на транспортному ринку.

УДК 656.073

**ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА РАХУНОК ПОКРАЩЕННЯ ПЛАНУВАННЯ
ІНТЕРМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ**

**INCREASING THE COMPETITIVENESS OF RAILWAY
TRANSPORTATION DUE TO IMPROVING PLANNING OF INTERMODAL
FREIGHT TRANSPORTATION**

*канд. техн. наук. О.О. Шапатіна, канд. техн. наук. А.Л. Кравець,
С.П. Кануннікова*

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

*O. Shapatina, PhD (Tech.), A. Kravets, PhD (Tech.),
S. Kanunnikova
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Організація інтермодальних перевезень вантажів є одним із головних напрямів розвитку експортного та транзитного потенціалу України. Планування інтермодальних перевезень сприяє підвищенню конкурентоспроможності системи вантажних залізничних перевезень в державі.

Важливою складовою інтермодальних перевезень є контейнерні перевезення. Інтермодальні перевезення здійснюються із залученням двох або більше видів транспорту, при цьому вантаж знаходиться у одній і тій самій транспортній одиниці, наприклад контейнері, на протязі усього шляху прямування, а перевезення виконується за єдиним транспортним документом та під контролем єдиного оператора. Перевагами таких перевезень є те, що вантажовідправнику немає необхідності укладати окремі договори з транспортними підприємствами і особисто контролювати процес перевезення.

Для того, щоб інтермодальні оператори та разом із ними і вантажовідправники змогли скористатись всіма перевагами залізничного