

УДК 338.47

Георгій Ейтуніс
Вадим Попов
Олена Никифорок
Дмитро Ейтуніс

ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИКА – ОСНОВНИЙ НАПРЯМ УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРЕВІЗНОГО ПРОЦЕСУ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

У статті узагальнено проблемні питання та надано пропозиції удосконалення взаємодії державного підприємства «Український транспортно-логістичний центр» та державних вагонних компаній в межах перевізного процесу та надання комплексу транспортно-логістичних послуг. Розглянуто деякі аспекти формування системи внутрішньої корпоративної відповідальності кожного учасника технологічного процесу (структурних підрозділів залізниці), розроблено алгоритм розрахунку економічного ефекту від зміни якості експлуатаційної роботи, відмов технічних засобів і транспортних пригод, на прикладі господарства комерційної роботи та маркетингу.

Ключові слова: транспортна логістика, транспортно-логістичний центр, технологічний процес перевезень, алгоритм розрахунку економічного ефекту.

В статье обобщены проблемные вопросы и сформулированы предложения по совершенствованию взаимодействия государственного предприятия «Украинский транспортно-логистический центр» и государственных вагонных компаний в пределах перевозочного процесса и предоставления комплекса транспортно-логистических услуг. Рассмотрены некоторые аспекты формирования системы внутренней корпоративной ответственности каждого участника технологического процесса (структурных подразделений железной дороги), разработан алгоритм расчета экономического эффекта от изменения качества эксплуатационной работы, отказа технических средств и транспортных происшествий, на примере хозяйства коммерческой работы и маркетинга.

Ключевые слова: транспортная логистика, транспортно-логистический центр, технологический процесс перевозок, алгоритм расчёта экономического эффекта.

The paper summarizes the problematic issues and proposals to improve the interaction between the State Enterprise "Ukrainian transport and logistics center," and the state car companies within the transportation process and the provision of complex transport and logistics services. Some aspects of the formation of the system of internal corporate responsibility of each participant of the process (the structural divisions of the railway), developed an algorithm for calculating the economic impact of changes in the quality of operational work, hardware failures and traffic accident, for example, management and marketing of commercial work

© Ейтуніс Г. Д., Попов В. О., Никифорок О. І., Ейтуніс Д. Г., 2012

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Keywords: *transportation logistics, transportation and logistics center, process traffic, algorithm economic effect.*

Постановка проблеми в загальному вигляді. Як свідчить світовий досвід, досягнення ефективної взаємодії транспорту та вантажовласників можливе шляхом використання логістичних методів управління. У останні роки на ринку транспортних послуг переважають логістичні послуги, які надаються компаніями, спроможними керувати вантажопотоками у системі доставки товарів від виробника до споживача з використанням інформаційних технологій [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій показує, що сфера надання комплексних логістичних послуг ширша ніж транспортно-експедиторська діяльність [1, 2]. Сучасні логістичні методи управління процесом руху вантажів у сукупності складають відокремлену сферу діяльності, яка поряд з перевізним процесом безпосередньо впливає на кінцеві результати всього виробничого циклу.

Основні послуги і види робіт у складі комплексної обробки вантажів, що надаються вантажовласнику, є [2]:

- транспортно-експедиторське обслуговування, декларування і митне оформлення вантажів;
- комерційні послуги, які пов'язані з оформленням документів на перевезення, прийом і видачу вантажів;
- додаткові інформаційні послуги, які передбачено Статутом залізниць України;
- забезпечення координації і взаємодії різних видів транспорту як у процесі перевезення вантажів у змішаних сполученнях (прямому і непрямому), так і на станціях відправлення і призначення;
- організація оформлення замовлень (договорів) щодо надання послуг і виконання робіт в складі комплексної обробки вантажів за єдиним пакетом послуг у режимі «єдиного вікна»;
- розширення сфери застосування автомобільного транспорту у логістичному обслуговуванні як при ввозі-вивозі вантажів, так і для забезпечення термінально-складських операцій по перевезенню вантажів між складами різних власників, формування партійних відправок;
- поліпшення якості обслуговування вантажовласників за рахунок комплексності послуг, що надаються;
- інші види послуг, які відповідно до законодавчих та нормативно-правових актів повинні здійснюватися вантажовідправниками і вантажоодержувачами, тобто не є обов'язковими для перевізників.

Формування цілей статті. У зв'язку з розпочатим процесом реформування залізничного транспорту відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр. необхідно уточнити умови учасників технологічного процесу перевезень в сучасних умовах господарювання та взаємозв'язки, що склалися між ними, виявити та систематизувати існуючі проблеми та надати пропозиції щодо подальшого удосконалення цієї системи взаємовідносин.

Виклад основного матеріалу дослідження. З метою оптимізації вантажних перевезень і виконання заходів Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр., що затверджена наказами Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.10.2007 № 940 та Державної адміністрації залізничного транспорту України від 31.10.2007 № 508-Ц, створено державне підприємство «Український транспортно-логістичний центр» (далі – ДП «УТЛЦ»). Наказами Державної адміністрації залізничного транспорту України від 26.07.2011 № 448-Ц та від 12.07.2012 № 003-Ц затверджено Статут державного підприємства

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

«Український транспортно-логістичний центр». Згідно з даним статутом основним завданням ДП «УТЛЦ» є організація залізничних перевезень у взаємодії з іншими видами транспорту, а також логістичної роботи у сфері надання послуг та ефективне використання рухомого парку. Нова модель організації вантажних перевезень передбачає створення єдиних ринкових умов з експлуатації як залізничного парку Укрзалізниці, так і парку приватних залізничних операторів. Крім створення транспортно-логістичного центру, відбувається процес зміни статусу українського вантажного рухомого складу з інвентарного на власний шляхом передачі парку державним вагонним компаніям. Створення державного підприємства Український транспортно-логістичний центр для планування всіх вантажних перевезень, як приватними операторами, так і державними операторами, є позитивним моментом для підвищення ефективності використання вантажного парку. Так, за даними Московського інституту природних монополій «відсутність централізованого управління парком приватних вантажних вагонів в Росії призвело до використання дефіцитної інфраструктури для зустрічного переміщення однотипних порожніх вагонів, що належать різним власникам і, як наслідок, зростання вартості перевезень і збільшення зношеності і потреби в інвестиціях у магістральну інфраструктуру» [3].

У своїй господарській діяльності ДП «УТЛЦ» взаємодіє з такими учасниками перевізного процесу: залізницями, державними вагонними компаніями та користувачами вантажних логістичних послуг, з якими укладаються відповідні угоди. Так, між ДП «УТЛЦ» та залізницями укладаються угоди про організацію перевезень вантажів та розрахунки з експедиторськими організаціями, що значно спрощує процедуру оформлення документів на перевезення вантажу для клієнтів. Тобто клієнт, у режимі «єдиного вікна» через ДП «УТЛЦ», може оформляти угоди як на внутрішні, так і транзитні перевезення, а також йому надаються інші послуги, а саме декларування вантажів, інформаційне забезпечення та супроводження вантажів та інші послуги (рис.1).

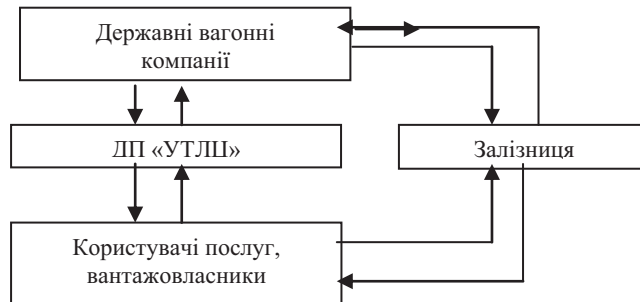


Рис. 1. Узагальнена схема взаємодії учасників перевізного процесу

Крім того автоматизація документообігу дозволяє ДП «УТЛЦ» скоротити час процедури замовлення щодо надання вагонів. Інформація про замовлення передається на загальну для всіх шести залізниць базу даних, що обробляється в ДП «УТЛЦ» і дозволяє одразу надавати результати безпосередньо вантажовідправнику. Такий механізм взаємодії надав можливість клієнтам планувати навантаження всього за дві доби, хоча якщо вагони є в наявності, замовлення можуть прийматись навіть день в день.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Слід зазначити, що раніше процедура планування навантажень була більш тривалою: основні плани потрібно було надавати за 14 діб, додаткові – за 3-5. Наразі диспетчер ДП «УТЛЦ» має можливість корегувати оперативні заявки на місці.

З метою реалізації Стратегії розвитку залізничного транспорту до 2020 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1559-р, та підвищення ефективності використання вантажних вагонів наказами Державної адміністрації залізничного транспорту України від 11.10.2011 № 565-Ц «Про передачу напіввагонів на баланс ДП «Дарницький вагоноремонтний завод», від 01.12.2011 № 632-Ц ДП «Український державний центр з експлуатації спеціалізованих вагонів», від 26.12.2011 № 682-Ц «Про передачу рухомого складу на баланс «Стрийський вагоноремонтний завод»; від 26.12.2011 № 681-Ц «Про передачу рухомого складу на баланс ДП «Український державний центр залізничних рефрижераторних перевезень «Укррефтранс»; від 27.12.2011 № 683-Ц «Про передачу рухомого складу на баланс ДП «Український державний центр транспортного сервісу «Ліски», весь інвентарний парк вантажних вагонів Укрзалізниці передано вказаним вагонним компаніям.

За підсумками роботи 9 міс. 2012 року реалізація даного заходу дозволила покращити показники ефективності використання вантажних вагонів в цілому по мережі залізниць країни. У той же час, технологічний процес перевезень та система взаємовідносин між ДП «УТЛЦ» та державними вагонними компаніями в умовах реформування галузі потребує подальшого удосконалення.

У табл. 1. узагальнено проблемні питання та надано пропозиції щодо удосконалення співпраці державних вагонних компаній з державним підприємством «УТЛЦ». Слід зазначити, що транспортна логістика як прогресивна форма організації вантажних перевезень та послуг, що супроводжують перевізний процес, повинна формуватись поступово в міру готовності компанії до її застосування. Це вимагає чіткої взаємодії та узгодженості багатьох структурних підрозділів як у процесі перевезень вантажів, так і на станціях відправлення та призначення.

Тому, необхідно сформувати систему внутрішньої корпоративної відповідальності кожного учасника технологічного процесу за виконання вимог безпеки руху поїздів, забезпечення збереженості перевезень вантажів, а також якості робіт та послуг, що виконуються. Для впровадження даного економічного механізму необхідно прийняти відповідні нормативно-правові документи, які б регламентували порядок технологічної взаємодії, сфери адресної відповідальності структурних підрозділів за весь технологічний процес перевезення на залізницях.

З метою підвищення ефективності перевізного процесу пропонується розробити порядок, що регламентує відносини структурних підрозділів з суб'єктами господарської діяльності та їх адресну відповідальність за якість обслуговування конкретного об'єкта, використання рухомого складу, а також забезпечення чи незабезпечення нормативів графіку руху поїздів та інші збої в роботі. Відносини суб'єктів господарювання та структурних підрозділів залізниці здійснюються на підставі договорів, в яких повинен бути визначений механізм адресної відповідальності.

Наслідки, викликані незадовільною якістю перевізного процесу та організації транспортно-логістичних послуг, розділяються на [6]:

- втрати доходів;
- економічні збитки від транспортних пригод;
- економічні втрати від погіршення якості експлуатаційної роботи.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Таблиця. 1. Проблемні питання та пропозиції щодо удосконалення взаємодії державних вагонних компаній з державним підприємством УТЛЦ

№ п/п	Проблемні питання	Пропозиції
1	2	3
1	Ускладнилась процедура узгодження вагонів під навантаження. Якщо раніше достатньо було за допомогою автоматизованої системи планування АМ «МЕСПЛАН» ввести план на навантаження та передати його на узгодження, то сьогодні після виконання даних операцій необхідно погодження 2-х організацій (Карго-Транс та УТЛЦ).	Залишити право узгодження одній організації Карго-Транс або УТЛЦ, враховуючи перевірку наявності коштів на рахунку клієнта саме цією організацією
2	У зв'язку з наявністю додаткових договорів на відвантаження вагонів УТЛЦ за межі УЗ (договору на користування вагонів, що знаходяться за межами УЗ), майже повністю відсутній експорт вантажу в даному рухомому складі. Вантажовідправники вимушені оплачувати кожен день знаходження вагона за межами України, і повністю підпадають під залежність від залізничних адміністрацій інших держав.	Плата за користування повинна бути фіксованою та включена в оплату тарифу. За умови відправлення вагона за межі УЗ розрахунковий час знаходження вагона за межами України розраховувати використовуючи пробіг вагона – 200 км/доб аналогічно розрахункам термінів доставки вантажу
3	В зв'язку з передачею інформації до автоматизованої система вантажних перевезень Укрзалізниці (АВП УЗ-Є), значно ускладнилась робота з порожнім рухомим складом, що прибуває на станції навантаження. При навантаженні 50-60 вагонів, необхідно провести розкредитування кожного вагона, і тільки потім проводити вантажні операції. Особливо це актуально при виконанні операцій по навантаженню на одній станції (різні вантажоотримувачі та вантажовідправники), коли вантаж, що прибуває – розкредитується, після вивантаження товарний касир оформлює документи на відправлення порожнього вагона в регулювання, потім цей же документ на порожній вагон необхідно розкредитувати. При великих обсягах навантаження та вивантаження такі операції проводити дуже складно. Враховуючи існуючу технічну можливість зв'язку, дані вагони простоюють на станціях в очікуванні обробки перевізних документів. По даній причині неодноразово були допущені зриви місцевої роботи, коли при фактично завантажених вагонах їх оформлення неможливо було провести через нестачу часу.	Доопрацювати програмне забезпечення. Удосконалити технічну можливість зв'язку

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Продовження табл. 1

1	2	3
4	Незважаючи на включення до тарифу на перевезення в рухомому складі складової «ремонт вагона», даний рухомий склад залишається в незадовільному стані. Клієнти як і раніше вимушені витратити свої кошти на підготовку вагонів для здійснення відвантаження	Провести оздоровлення рухомого складу як в найкоротші терміни шляхом закупівлі нового рухомого складу та модернізації існуючого
5	Невідпрацьоване програмне забезпечення автоматизованого робочого місця товарного касира (АРМ ТВК) щодо роботи з вагонами УТЛЦ	Доопрацювати програмне забезпечення
6	Неможливо розкредитувати через автоматизовані робочі місця товарного касира (АРМ ТВК) перевізні документи призначенням на адресу залізничних підприємств по коду ТехПД (технологічна обробка провізних документів) з «оплатою на станції призначення» (дозвіл для окремих відправників згідно з телеграмами УЗ)	Усунути зауваження проєктній фірмі ТМСофт, які надіслані залізницею
7	Починаючи з 09.07.2012 працівниками станції Гуменці було неможливо розкредитувати перевізні документи на навантажені власні вагони УТЛЦ, які прибувають з станції Ожарів (Польща) з вантажем «клинкер цементний» призначенням ТОВ «Подільський цемент»(код 5086) із зазначенням в перевізних документах СМГС (міжнародна накладна) платника по УЗ МЧ Львів (код 4282888). Оформлені ЕПД (електронні провізні документи) згідно з розпорядженням замісника генерального директора по вантажній роботі (ЦЗМ) 14/531 від 28.04.2012, але розкредитування неможливе. Згідно з тел. розпорядженням 0009/ЦМ від 03.08.2012 ТМСофт, ПКТБ (проектно-конструкторское техбюро) повинні внести відповідні зміни до програмного забезпечення та надати ІОЦ для своєчасного підключення, але до теперішнього часу оновлень не відбулося. Прибуття вагонів з вказаними ЕПД продовжують мати місце майже кожну добу і до кінця поточного року	Доопрацювати програмне забезпечення та швидко реагувати на помилки, які виявляються станціями
8	Масові випадки відсутності необхідних ЕПД як на порожні, так і на завантажені вагони. Наприклад, на порожні напіввагони УТЛЦ по прибуттю підтягуються документи, які були раніше створені і нерозкредитовані. В програмі АРМ ТВК невірно підтягується код станції «0060»	Вжити заходів щодо недопущення відправлення порожніх вагонів ЕПД
9	Невірно формуються ЕПД на порожні криті з ознакою УТЛЦ, а саме, при відправленні у регулювання, коли оформлення виконується вантажним касиром станції у графі 34 автоматично вказується «Без стягнення провізних платежів», необхідно – «Розрахунки на станції призначення» згідно з розпорядженням ЦЗМ-12/185 від 20.01.2012 – вимушені корегувати на відправлення. При роботі з ЕПД по прибуттю на станції навантаження	Усунути зауваження ТМСофт, які надіслані залізницею

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Продовження табл. 1

1	2	3
	неможливо розкредитувати перевізний документ – при заміні «без стягнення провізних платежів» на «розрахунок на станції призначення» програма вимагає ввести підстави для розрахунку, які неактивні, тому вихід з даної ситуації тільки в створенні нового ЕПД з правильними відмітками. Випадки масові	
10	При розкредитуванні ЕПД на групу вагонів в ремонт, на станції призначення неможливо розкредитування. Документ оформлено згідно з розпорядженням №ЦЗМ-14/334 від 13.03.2012	Усунути зауваження ТМСофт, які надіслані залізницею
11	Станції Одеської залізниці (Миколаїв-Вантажний, Берегово) оформлюють ЕПД на порожні вагони УТЛЦ після вивантаження лісу призначенням Жмеринка. Порушення розпорядження ЦЗМ-12/532 від 07.03.2012 призводить до додаткової обробки перевізних документів, додаткового завантаження вантажних касирів, затримки вагонів. На телеграми станцій Одеська залізниця не реагує.	Зауваження передано на УТЛЦ для подальших дій по відміні невірною оформлення ЕПД.
12	Відкладання узгоджених планів в вагонах УТЛЦ по Україні більше 5 діб, (в програмі АС Месплан вантажовідправник проставляє дату початку дії плану, програма АСК ВП УЗ-Э дозволяє автоматично після 5 діб, якщо вантажовідправник не навантажив вагони, цей план перевести в статус «відкладено»), в зв'язку з цим навантаження та оформлення документа – неможливе	Планування планів навантаження без їх відкладання, суворо додержуватись вантажовідправникам технологічних норм та термінів
13	Проведення узгодження заявок в АС Месплані на СНГ вагонами УТЛЦ здійснюється частково	Узгоджувати плани в вагонах УТЛЦ при наявності коштів на рахунку клієнта

Втрати доходів можуть виникнути в результаті переходу вантажовласників і пасажирів на інші види транспорту або в інші транспортні компанії, а також незабезпечення перевізного процесу компаній-операторів через дефіцит провізної і пропускнує спроможності інфраструктури.

При неефективному використанні рухомого складу можуть виникнути ситуації, коли перевізний процес не буде забезпечено відповідно до поданих заявок, що також скоротить доходну базу суб'єкта господарської діяльності.

Економічні збитки від транспортних пригод можна розділити на:

- прямі – витрати, пов'язані з відновленням нормального руху поїздів і наслідками порушень безпеки їхнього руху;
- непрямі – витрати майбутніх періодів, які включають в себе обов'язкові платежі на користь інших осіб і постраждалих працівників.

Для визначення економічних втрат від випадків порушення безпеки руху поїздів необхідно на рівні Укрзалізниці розробити «Методику розрахунку збитків від транспортних пригод та інших подій, пов'язаних з порушенням правил безпеки руху та експлуатації залізничного транспорту».

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Випадки порушення безпеки можуть відбуватися з вини як перевізника, так і власника інфраструктури, а також при форс-мажорних обставинах (терористичні акти, нездоланні сили природи і т.п.).

Реальні економічні наслідки, пов'язані з погіршенням якості експлуатаційної роботи, можна розрахувати за формулою:

$$\sum \Delta E = \Delta E_{PCE} + \Delta E_{PEM} + \Delta E_{ВД} + \Delta E_{БРР},$$

де $\sum \Delta E$ – сукупні економічні втрати;

– втрати від погіршення показників якості ремонту і утримання рухомого складу та об'єктів інфраструктури;

– втрати від погіршення показників якості ремонту і утримання рухомого складу та об'єктів інфраструктури;

– втрати, пов'язані з відмовою технічних засобів;

– збитки, допущені в результаті браку в роботі.

Найчастіше частими факторами, що впливають на якість експлуатаційної роботи, є відмови технічних засобів. Кількість відмов технічних засобів визначається відповідно до Інструкції про порядок обліку і звітності транспортних подій на залізницях, затвердженої наказом УЗ №269 Ц від 23.10.03 р.

При розрахунку економічних втрат від погіршення якості експлуатаційної роботи необхідно для кожного структурного підрозділу ввести розрахунок економічних втрат, що виникають внаслідок відмов технічних засобів.

Крім затримок поїздів, що виникають через відмови технічних засобів, на залізницях України ведеться облік виконання графіка руху пасажирських, приміських та вантажних поїздів згідно з Інструкцією № ІЦД – ІЦЧУ, затвердженою 0024

наказом 377 Ц від 30.12.99 р. При цьому затримки поїздів відносяться на ті структурні підрозділи, які спричинили причину затримки і виконання графіка руху поїздів.

Віднесення затримок поїздів з різних причин на відповідні структурні підрозділи дозволяє реально оцінювати економічні втрати, що виникають від погіршення якості експлуатаційної роботи, від відмов технічних засобів, браку в роботі і транспортних пригод, а також виявляти причини невиконання показників якості [5].

Таблиця 2. Алгоритм розрахунку економічного ефекту від зміни якості експлуатаційної роботи, відмов технічних засобів і транспортних пригод для господарства комерційної роботи та маркетингу*

Показник	Зміна вимірювача	Витрати на од. вимірювання, грн.	Алгоритм розрахунку вартості оцінки показника
<p>Показники якості використання рухомого складу:</p> <ul style="list-style-type: none"> - середнє статистичне навантаження на вагон, т - середній простій вагона під однією вантажною операцією, год. 	<p>-</p> <p>$\Delta M_{ГР}$</p>	<p>e_{nt}</p> <p>e_{nt}</p>	$\sum P_{НАВ} (1/P_{СТ1} - 1/P_{СТ2}) \times O_B \times 24e_{nt},$ <p>де $P_{НАВ}$ – обсяг навантаження, млн. т; $P_{СТ1}, P_{СТ2}$ – статистична навантаження відповідно до і після зміни, т/ваг; O_B – оборот вагона, діб; e_{nt} – витратна ставка на 1 ваг. – г., грн.</p> $(n_{НАВ} + n_{ВИБ}) \times \Delta M_{ГР} \times e_{nt}$ <p>де $n_{НАВ}, n_{ВИБ}$ – кількість відповідно навантажених і вивантажених вагонів, тис. ваг.;</p> <p>$\Delta M_{ГР}$ – зміна середнього простоя вагона під однією вантажною операцією, год.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - зміна середнього простоя вагона під однією вантажною операцією, год. 	<p>$\Delta M_{ПП}$</p>	<p>e_{nt}</p>	$(n_{НАВ} + n_{ВИБ}) \times \Delta M_{ПП} \times e_{nt},$ <p>де $\Delta M_{ПП}$ – зміна середнього простоя вагона під однією вантажною операцією на коліях незагального користування, год.</p>

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Продовження табл. 2

зник	Зміна вимірювача	Витрати на од. вимірювання, грн.	Алгоритм розрахунку вартості оцінки показника
<ul style="list-style-type: none"> – затримки вантажних поїздів з вини господарства, поїзд.-год. – затримки пасажирських поїздів з вини господарства, поїзд.-год. – затримки приміських електропоїздів з вини господарства, поїзд.-год. 	$\Delta N t_{ЗАГ}^{ВАН}$ $\Delta N t_{ЗАГ}^{ПАС}$ $\Delta N t_{ЗАГ}^{ПРИМ}$	$e_{Nt}^{ВАН}$ $e_{Nt}^{ПАС}$ $e_{Nt}^{ПРИМ}$	<p>де $\Delta N t_{ЗАГ}^{ВАН} \times e_{Nt}^{ВАН}$, $\Delta N t_{ЗАГ}^{ПАС} \times e_{Nt}^{ПАС}$, $\Delta N t_{ЗАГ}^{ПРИМ} \times e_{Nt}^{ПРИМ}$,</p> <p>де $\Delta N t_{ЗАГ}^{ВАН}$ – затримки вантажних поїздів з вини господарства, поїзд.-год. $e_{Nt}^{ВАН}$ – витратна ставка на 1 поїздо-год. вантажного поїзда, грн. $\Delta N t_{ЗАГ}^{ПАС}$ – затримки пасажирських поїздів з вини господарства, поїзд.-год. $e_{Nt}^{ПАС}$ – витратна ставка на 1 поїздо-год. пасажирського поїзда, грн. $\Delta N t_{ЗАГ}^{ПРИМ} \times e_{Nt}^{ПРИМ}$, де $\Delta N t_{ЗАГ}^{ПРИМ}$ – затримки приміських електропоїздів з вини господарства, поїзд.-год. $e_{Nt}^{ПРИМ}$ – витратна ставка на 1 поїздо-год. приміського електропоїзда, грн.</p>
<p>Відмови технічних засобів:</p> <ul style="list-style-type: none"> – затримки вантажних поїздів з вини господарства, поїзд.-год. 	$\Delta N t_{ВІД}^{ВАН}$	$e_{Nt}^{ВАН}$	<p>де $\Delta N t_{ВІД}^{ВАН} \times e_{Nt}^{ВАН}$,</p> <p>де $\Delta N t_{ВІД}^{ВАН}$ – затримки вантажних поїздів за рахунок відмови з вини господарства, поїзд.-год. $e_{Nt}^{ВАН}$ – витратна ставка на 1 поїздо-год. вантажного поїзда, грн.</p>

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Закінчення табл. 2

Показник	Зміна вимірювача	Витрати на од. вимірювання, грн.	Алгоритм розрахунку вартості оцінки показника
– затримки пасажирських поїздів з вини господарства, поїзд.-год. – затримки приміських електропоїздів з вини господарства, поїзд.-год.	$\Delta N t_{\text{ВІД}}^{\text{ПАС}}$ $\Delta N t_{\text{ВІД}}^{\text{ПРИМ}}$	$e_{Nt}^{\text{ПАС}}$ $e_{Nt}^{\text{ПРИМ}}$	$\Delta N t_{\text{ВІД}}^{\text{ПАС}} \times e_{Nt}^{\text{ПАС}}$, де $\Delta N t_{\text{ВІД}}^{\text{ПАС}}$ – затримки пасажирських поїздів за рахунок відмови з вини господарства, поїзд.-год. $e_{Nt}^{\text{ПАС}}$ – витратна ставка на 1 поїздо-год. пасажирського поїзда, грн. $\Delta N t_{\text{ВІД}}^{\text{ПРИМ}} \times e_{Nt}^{\text{ПРИМ}}$, де $\Delta N t_{\text{ВІД}}^{\text{ПРИМ}}$ – затримки приміських електропоїздів за рахунок відмови з вини господарства, поїзд.-год. $e_{Nt}^{\text{ПРИМ}}$ – витратна ставка на 1 поїздо-год. приміського електропоїзда, грн.
Порушення безпеки руху поїздів: – збиток, допущений з вини господарства, поїзд. - год.	-	-	Методичні рекомендації щодо розрахунку збитку від транспортних пригод та інших подій, пов'язаних з порушенням правил безпеки руху та експлуатації залізничного транспорту.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Економічні втрати, пов'язані з відмовою технічних засобів, можна розрахувати, помноживши затримки (в поїздо-годинах) вантажних, пасажирських і приміських поїздів на відповідну витратну ставку на 1 поїздо-год.

На нашу думку, розрахунок економічного ефекту від зміни якості експлуатаційної роботи, відмов технічних засобів і транспортних пригод для структурних підрозділів залізниці може відбуватись за алгоритмом, який наведено в табл.2, на прикладі господарства вантажної і комерційної роботи Південно-Західної залізниці. Розрахунок економічного ефекту від зміни якості експлуатаційної роботи, відмов технічних засобів і транспортних пригод для структурних підрозділів та реалізація адресної відповідальності господарств за якість експлуатаційної роботи в нових умовах господарювання сприятиме зниженню кількості браків у роботі, скорочення експлуатаційних доходів, підвищенню доходів і актуалізує систему мотивації структурних підрозділів за кінцевий результат їх діяльності.

Висновки. 1. У статті здійснено уточнення кількості учасників технологічного процесу перевезень в сучасних умовах господарювання та взаємозв'язки, що склалися між ними.

2. Узагальнено проблемні питання та надано пропозиції удосконалення взаємодії державного підприємства «Український транспортно-логістичний центр» та державних вагонних компаній в межах перевізного процесу та надання комплексу транспортно-логістичних послуг.

3. Розглянуто деякі аспекти формування системи внутрішньої корпоративної відповідальності кожного учасника технологічного процесу (структурних підрозділів залізниці), розроблено алгоритм розрахунку економічного ефекту від зміни якості експлуатаційної роботи, відмов технічних засобів і транспортних пригод, на прикладі господарства комерційної роботи та маркетингу.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Транспортна логістика. Складові частини логістики.* – Харків.: УкрДАЗТ, 2004. – 38 с.
2. *Абгафоров В.А.* Комплексное обслуживание – основа развития терминально-складской деятельности / В.А. Абгафоров // Железнодорожный транспорт. – 2008. – №3. – с. 34-40.
3. *Никифорок О. І.* Укрзалізниця має намір залучити приватний капітал у модернізацію вантажних потягів / О. І. Никифорок // Кореспондент. – 22 лютого 2012 року. Доступ з: <http://ua.korrespondent.net/business/companies/1321627-ukrzaliznicya-mae-namir-zaluchiti-privatnij-kapital-u-modernizaciyu-vantazhnih-potyagiv>
4. *Ейтутіс Д. Г.* Економічна оцінка якості комерційної діяльності залізниць України: дис. канд. економ. наук.: 08.00.04 / Д.Г. Ейтутіс. – Дніпропетровськ, 2012. – 230 с.
5. *Ейтутіс Г. Д.* Адресна відповідальність господарств за якість експлуатаційної роботи в умовах реформування залізниць / Г. Д. Ейтутіс, М. М. Андрієнко, Д. Г. Ейтутіс // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – №35. – с. 55 – 60.
6. *Шкуркина Л. В.* Управление качеством эксплуатационной работы в условиях реализации антикризисных мер / Л. В. Шкуркина, Е. А. Маскаева // Экономика железных дорог, 2009. – №6. – М.: ЗАО «МЦ ФЭР», 51 – 59 с.