

УДК 629.472.7:656.071.8

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ВАНТАЖНИХ ВАГОННИХ ДЕПО У СУЧАСНИХ РИНКОВИХ УМОВАХ

Дикань В.Л., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)

У статті проаналізовано основні чинники, що впливають на рівень ефективності діяльності вантажних вагонних депо в умовах сучасного ринку.

Ключові слова: вантажні вагонні депо, реформування, ефективність.

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ГРУЗОВЫХ ВАГОННЫХ ДЕПО В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Дикань В.Л., д.э.н., профессор (УкрГАЗТ)

В статье проанализировано основные факторы, которые влияют на уровень эффективности деятельности грузовых вагонных депо в условиях современного рынка.

Ключевые слова: грузовые вагонные депо, реформирование, эффективность.

ENHANCE THE FUNCTIONING CARGO DEPOTS IN CURRENT MARKET CONDITIONS

Dykan V.L.

The paper analyzes the main factors affecting the efficiency level of the freight car depots activity in in conditions current market.

Keywords: freight car depots, reforming, efficiency.

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями. На сьогоднішній день частка приватного парку вантажних вагонів має тенденцію до щорічного збільшення. Ключову роль у забезпеченні працездатного стану вантажного рухомого складу, в умовах нестачі інвестицій, високого рівня зношеності вагонів, появи нових приватних операторів, відіграють вантажні вагонні депо.

Однак діюча вагоноремонтна база надає ремонтні послуги для власників вантажного рухомого складу на досить низькому рівні. Підвищення ефективності функціонування деповської бази для ремонту вантажних вагонів можливо за рахунок проведення її реформування відповідно до сучасних ринкових умов.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проблемам розвитку вагоноремонтної бази присвячені наукові роботи таких вчених як: Н. З. Криворучко [1], В. І. Сенько, В. П. Бугаєв [2], В. І. Гридюшко [3], Ю. С. Бараш [4], В. В. Мямлін [5] та Нескуба Т. В. [6].

Проблема ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту була предметом дослідження таких вчених, як: Данько М. І. та Дикань В. Л. [7]. Що ж стосовно вантажних вагонних депо, то на сьогодні вони майже не виступають об'єктами досліджень в

працях науковців-економістів.

Виділення невирішених частин загальної проблеми, яким присвячується стаття.

Зазначені вчені у своїх дослідженнях вирішували проблеми діяльності вагоноремонтної бази з позиції її подальшого розвитку для повного забезпечення зростаючих потреб у здійсненні деповського ремонту вантажних вагонів. У сучасних ринкових умовах для вагонних депо актуальним є розробка та реалізація програм з підвищення їх ефективності функціонування та адаптації до умов сучасного ринку. Це зумовлене розподілом вагонних депо на експлуатаційні та ремонтні, і скороченням їх кількості у відповідності до реальної потреби у ремонті.

Мета статті. Обґрунтування напрямків підвищення ефективності функціонування вагоноремонтної бази України та здійснення її раціонального реформування в умовах сучасного ринку.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Для забезпечення потреб підприємств, організацій та окремих осіб в перевезенні вантажів з максимальною якістю та швидкістю потрібен сучасний рухомий склад, успішний менеджмент та ефективна вагоноремонтна база. В Україні перераховані

складові не відповідають сучасним вимогам та європейським стандартам.

В роки незалежності нашої держави відбулася значна зміна структури та скорочення обсягів вантажів, що призвело до зменшення кількості вантажного рухомого складу майже в два рази, оскільки Укрзалізниця не потребувала стільки універсальних та спеціалізованих вагонів. В цих умовах вагонним депо стало бракувати об'єктів ремонту. Всі заходи керівництва Укрзалізниці на підтримку діяльності вагоноремонтної бази призвели до негативних наслідків в організації ремонту вантажних вагонів, а саме: зміни технології ремонту вагонів та норми їх простоїв у ремонті. Таким чином, діюча деповська ремонтна база для вантажних вагонів, яка включає 48 депо, функціонує неефективно, оскільки має надлишкову потужність.

Як слідство відбулося суттєве зростання витрат на деповський ремонт та зниження рівня якості ремонтних послуг, що позначилося на фізичному стані та дієздатності вантажного рухомого складу. До основних причин зниження ефективності вагонних депо слід віднести наступні:

- використання старого обладнання, яке практично не оновлюється, у ремонтному виробництві;
- застосування стаціонарного методу ремонту внаслідок суттєвого зниження програм ремонту;
- відмова від спеціалізації депо на ремонті одного або двох типів вагонів;
- брак власних коштів на закупівлі необхідних матеріалів, вузлів, колісних пар та ін.

Ситуацію погіршує неадаптована до ринкових умов організаційна структура управління вагоноремонтною базою та неефективний менеджмент. Достатньо вагоме значення у зростанні ефективності функціонування вагонних депо становить організаційна структура управління вагоноремонтною базою. Діюча організаційна система вагоноремонтного виробництва базується на принципах самозабезпечення, що в умовах конкурентного середовища негативно впливає на оперативність прийняття управлінських рішень. Існує ряд недоліків такої системи управління:

- 1) працівники вагонних депо не зацікавлені у наданні якісного деповського ремонту, оскільки вантажні вагони не приписані до конкретної залізниці чи депо;
- 2) депо економічно не зацікавлені у ремонті вагонів з великим обсягом ремонтних робіт, оскільки використовується затратний принцип їх фінансування;
- 3) потреби депо у сучасному обладнанні, запасних частинах не покриваються внаслідок застосування системи централізованого

фінансування.

Для забезпечення високого рівня ефективності діяльності депо в сучасних ринкових умовах необхідно здійснити реформування вагоноремонтної бази з врахуванням:

- 1) тяжіння вагоноремонтних депо до конкурентного сегменту;
- 2) впливу факторів зовнішнього середовища, тобто вплив споживачів ремонтних послуг (Укрзалізниця, вітчизняні та закордонні компанії-оператори, промислові підприємства), постачальників ресурсів, можливих конкурентів, законів й державних органів та професійних спілок;
- 3) оптимізації вагоноремонтної бази за рахунок спеціалізації депо та відновлення потокового методу ремонту;
- 4) створення раціональної організаційної структури та механізму управління вантажними вагонними депо.

У зв'язку з цим сформовано основні цілі реформування вагоноремонтного комплексу:

- підвищення якості деповського ремонту вантажних вагонів державної та приватної форми власності;
- забезпечення фінансової прозорості здійснення ремонту вантажних вагонів;
- формування умов для розвитку ринкового середовища у сфері ремонту вантажних вагонів;
- створення організаційно-правових умов участі інвесторів у розвитку вагоноремонтних потужностей;
- зниження витрат власників вантажних вагонів на їх утримання та ремонт;
- забезпечення вільного доступу власників вантажних вагонів до послуг з їх ремонту.

Нова система управління повинна забезпечити високий рівень ефективності діяльності вантажних вагонних депо.

На сьогодні вже здійснено певні організаційні зміни. Відповідно до Наказу [8] передбачено сформувати нову організаційну структуру управління ремонтним виробництвом та виділити депо з ремонту рухомого складу в окремі структури. Як наслідок частина вантажних депо передані у підпорядкування: ДП «Український державний центр з експлуатації спеціалізованих вагонів»; ДП «Дарницький вагоноремонтний завод»; ДП «Стрийський вагоноремонтний завод»; ДП «Український державний центр залізничних рефрижераторних перевезень «Укррефтранс»; ДП «Український центр транспортного сервісу «Ліски». Другу частину депо, що належать АТ «Укрзалізниця», планується задіяти для проведення поточного ремонту рухомого складу. Третю частину доцільно виділити в окреме

акціонерне товариство, але після виключення економічно безперспективних депо. Такими є вантажні депо, які потребують значних капітальних вкладень на реконструкцію або мають застарілі параметри виробничих цехів, що не відповідають сучасним вимогам. Їх доцільно:

1) перепрофілювати для інших потреб Укрзалізниці;

2) передати в оренду компаніям-операторам або власникам вантажного рухомого складу;

3) продати одному або декільком компаніям-операторам у приватну власність.

Новостворене акціонерне товариство з деповського ремонту вантажних вагонів мусить реформувати організаційну структуру управління за дивізіонним типом, оскільки депо розташовані в різних регіонах України і дублюють частину служб, а саме: технічну, постачання, бухгалтерію. Вони будуть надавати ремонтні послуги для усіх власників вантажних вагонів та для Укрзалізниці на умовах договору аутсорсінгу, якщо буде в цьому потреба. Звісно, що рівень якості та вартість ремонтних послуг залежить від стану вагоноремонтних цехів, системи постачання, збуту.

Тому нові власники мають здійснити значні капітальні вкладення на впровадження нової організаційної структури управління, пристосування до ринкових умов, налагодження взаємовідносин з контрагентами та клієнтами, здійснення реконструкції та технічного переоснащення депо, з метою приведення їх потужності до розрахованої за проектними нормативами. Однак, за рахунок раціональної цінової, збутової, інвестиційної, фінансово-економічної політики вагонні депо мають шанс забезпечити прибутковість своєї діяльності та підвищити ефективність функціонування всієї вагоноремонтної бази.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. На основі проведених досліджень можна зробити наступні висновки:

1) Деповська вагоноремонтна база функціонує неефективно, що виражається суттєвим зростанням витрат на деповський ремонт, зниженням рівня якості ремонтних послуг, погіршенням фізичного стану вантажного рухомого складу.

2) Для підвищення ефективності діяльності вагоноремонтної бази Укрзалізниці

необхідно провести її реформування з врахуванням сучасних ринкових умов за рахунок розділення депо на експлуатаційні та ремонтні, перепрофілювання, здачі в оренду або продажу надлишкових депо.

3) На базі частини вагонних депо, що не увійшли до складу УТЛЦ, доцільно створити приватну компанію, що надаватиме послуги з деповського ремонту вантажних вагонів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Криворучко, Н. З. Вагонное хозяйство / Н. З. Криворучко. – М. : Трансжелдориздат, 1961. – 320 с.

2. Бугаев, В. П. Методика распределения базы деповского ремонта грузовых вагонов по сети железных дорог / В. П. Бугаев, В. И. Сенько. // Совершенствование конструкции и ремонта вагонов : тр. Белорус. ин-та инж. ж.-д. трансп. – Гомель, 1973. – Вып. 96. – С. 35–50.

3. Гридюшко, В. И. Исследование надежности грузовых вагонов и пути повышения их работоспособности : автореф. дис. ... д-ра техн. наук / В. И. Гридюшко. – М., 1972. – 45 с.

4. Бараш, Ю. С. Рациональные пути развития технической базы для деповского ремонта грузовых вагонов : дис. ... канд. техн. наук / Ю. С. Бараш. – Гомель : БИИЖТ, 1981. – 182 с.

5. Мямлин, В. В. Разработка машинных методов и алгоритмов проектирования поточных линий для ремонта вагонов : автореф. дис. ... канд. техн. наук. / В. В. Мямлин. – М., 1989. – 23 с.

6. Нескуба, Т. В. Стратегія розвитку підприємства вагоноремонтного господарства залізничного транспорту України в умовах реформування галузі / Т. В. Нескуба. // Вісник економіки транспорту і промисловості 2009. №26 С.122-125.

7. Повышение эффективности функционирования естественных монополий в условиях рынка (по материалам железнодорожного транспорта): монография. / Данько М.І., Дикань В.Л., Шраменко О.В. - Х.: УкрДАЗТ, 2010. - 168 с

8. Про затвердження планів заходів Укрзалізниці з реформування галузі : наказ Міністерства Інфраструктури України від 20 січня 2012 р. № 016-ц [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua>

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.