

Запара В.М.¹, Запара Я.В.², Беляєв Я.А.³, Кравцов О.С.³

¹ канд. техн. наук, проф. УкрДУЗТ

² канд. техн. наук, доц. УкрДУЗТ

³ маг. гр.221-ОПУТ-Д23 УкрДУЗТ

ШЛЯХИ ПОКРАЩЕННЯ ВЗАЄМОДІЇ ВАНТАЖОВЛАСНИКІВ-ЕКСПОРТЕРІВ З ЗАЛІЗНИЦЕЮ УКРАЇНИ

На експорт у 2023 році залізницею України перевезено 55,6 млн т вантажів (із загального обсягу перевезень 148,4 млн т), що на 3,44 млн т, або на 5,8%, менше, ніж у 2022 році. Перше місце у загальній номенклатурі експортних перевезень посідають зернові вантажі (40,6%), на другому — руда залізна та марганцева (35,2%), на третьому — чорні метали (8,1%). За широкомасштабної агресії витрати аграріїв на залізничну логістику зерна суттєво зросли. Замість довоєнних 20 доларів за тонну вантажу, аграрій став витрачати на залізничну логістику подекуди понад 100 доларів за тонну.

В чому головна проблема? Здорожчання послуги перевезення (в умовах профіциту вагонів) забезпечується зменшенням АТ «Укрзалізниця» їхньої пропозиції і штучним створенням попиту на вагони з боку посередників. Тоді як реальний попит вантажовласників/експортерів/ виробників на вагони як елемент перевезення, що визначений фактичним обсягом законтракованих експортних вантажів, — наразі не має жодного впливу на ціноутворення. З точки зору експортерів АТ «Укрзалізниця» створює дефіцит пропозиції шляхом виведення зерновозів із робочого парку та виставлення на аукціони обмеженої кількості вагонів. АТ «Укрзалізниця» не відображає свою загальну пропозицію (спроможність); зменшує швидкість перевезень, що призводить до збільшення тривалості обороту вагонного парку, створює штучну чергу та умовний дефіцит; унеможливує доступ до правдивої інформації щодо операційних можливостей наявних парків, показників зайнятості відповідної інфраструктури АТ «Укрзалізниця» та причетних логістичних інфраструктур; формує ціни на вагонну складову (яку використовує весь зерновий ринок, як єдиний офіційний маркер) за участю посередників і створює для них сприятливі умови завдяки несистемному проведенню аукціонів та штучному стримуванню пропозиції.

Головним підґрунтям зростання витрат на перевезення в умовах проведення аукціонів, є невизначеність та непрогнозованість дій АТ «Укрзалізниця», як одного з учасників логістичних процесів. Для того, щоб вантажовласнику-експортеру спланувати перевезення (починаючи зі стадії укладення контракту), а залізниці — ефективно його реалізувати, необхідно знати відсоток/частку вже зайнятої інфраструктури. Виробники/ вантажовласники не будуть планувати та замовляти перевезення на ті локації

чи дати, коли інфраструктура «поглинальних» станцій вже зайнята. Відповідно – вони не братимуть участь в аукціонах заради формування нездійсненого або удаваного попиту, якій наразі формують посередники без наявних вантажів.

Основним способом розв’язання проблеми ціноутворення логістики аграрної продукції вбачається формування ринку залізничних перевезень, заснованого на природних законах економіки з одночасною мінімізацією монопольного впливу АТ «Укрзалізниця» та підвищенням її ефективності. Для цього необхідним є:

1) *надання бізнесу правдивої інформації*. Варто започаткувати та підтримати зародження та існування незалежних джерел інформації та даних про стан та параметри ринку залізничних перевезень, а саме: розмір комерційного/власного/державного парку зерновозів; справжній розмір робочого/доступного парку; плани списання, ремонту та виробництва вагонів; пропускні та провізні спроможності вузьких місць, їх зайнятість та розподіл між вантажами та користувачами, та справжній попит на них, забезпечений реальним вантажем, квотою, контрактом.

2) *планування перевезень*. Необхідно вимагати зміни планування залізничних перевезень. Запуск логістичного ланцюжка відбувається за ініціативою вантажовласників/виробників/експортерів, тому і планування повинно починатись замовниками логістичних послуг, а не виконавцями.

3) *всі учасники логістичних послуг мають повернутись до відповідальності*. В тому числі – відповідальності АТ «Укрзалізниця» за терміни доставлення вантажу та порожніх вагонів, з впровадженням автоматичного нарахування штрафів. АТ «Укрзалізниця» має дотримуватись основних принципів логістики, зокрема синхронізації потоків на всіх ділянках логістичного ланцюга. Добове навантаження має відповідати найвужчому місцю логістики: чи це пропускна спроможність портів, чи це сумарна пропускна спроможність західних переходів тощо.

4) *зміна порядку проведення аукціонів*. Необхідно залучити замовників послуг, виробників і експортерів до розробки регламенту проведення аукціонів і забезпечити його якнайшвидше затвердження.

5) *підвищення ефективності АТ «Укрзалізниця»*. Без оптимізації перевізного процесу неможливо підвищити ефективність та зменшити витрати АТ «Укрзалізниця». Вантажовласники та експортери мають переглянути свої підходи до формування запитів на перевезення.