

ПЛАНУВАННЯ ОБСЯГІВ ВАНТАЖОПЕРЕРОБКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Визначено вплив обсягів вантажних перевезень на обсяги вантажопереробки. Розглянуто можливість планування обсягів вантажопереробки, за умов їх постійної зміни.

Ключеві слова: планування, обсяги робіт, вантажообіг.

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими і практичними завданнями

Нестабільна робота промислових підприємств України неодмінно вплине на роботу залізничного транспорту. Так, зниження обсягів виробництва підприємства-вантажовідправника або підприємства-вантажодержувача може спричинити зменшення обсягів вантажних перевезень. З даного приводу, все більш актуальною темою стає планування обсягів робіт (послуг) з вантажної та комерційної роботи. Одним із головних питань при визначенні договірної тарифу, за методикою розрахунку вартості робіт з урахуванням обсягів, постає планування кількісних та якісних показників вантажопереробки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблемами планування і прогнозування, як галузі наукових досліджень, на залізничному транспорті займалися ряд науковців В. І. Кова-

льов, Д. А. Мачерет, А. В. Кириченко, В. І. Савін, К. В. Холопова, В. А. Дмитрієв [1-6].

Дослідження планування діяльності промислових підприємств відображені в наукових працях О. В. Декалюка, Г. М. Тарасюка, Л. І. Шваба, В. С. Марцина [7-9].

Ціль статті

Визначити вплив обсягів вантажних перевезень на обсяги вантажопереробки. Розглянути можливість планування обсягів вантажопереробки, за умов їх постійної зміни.

Виклад основного матеріалу дослідження

Обсяги вантажопереробки прямо пропорційно залежать від обсягів відправлених вантажів залізничним транспортом. Тому досить важливим стає здійснення детального аналізу вантажообігу за видами вантажів. Фактичні обсяги вантажних перевезень за номенклатурою вантажів 2007-2011 рр. наведені в табл. 1.

Таблиця 1

Обсяг вантажних перевезень за номенклатурою вантажів 2007-2011 рр.

Рік	2007	2008	2009	2010	2011
Перевезено вантажів, млн. т	512,5	498,8	391,2	432,5	468,4
з них відправлено	415,9	399,7	322,2	358,0	388,7
у т.ч. за номенклатурою вантажів					
кам'яного вугілля	96,1	102,0	90,9	97,8	104,0
коксу	10,8	10,7	9,5	10,5	11,3
нафти і нафтопродуктів	17,4	13,4	10,8	11,8	11,2
руди залізної і марганцевої	72,7	68,7	61,8	71,8	76,1
чорних металів	41,7	36,1	26,8	29,0	31,4
брухту чорних металів	6,7	5,6	5,1	6,2	6,5
лісових вантажів	4,8	4,3	3,4	4,6	4,9
хімічних і мінеральних добрив	7,7	7,0	4,7	5,7	8,0
зерна і продуктів перемолю	6,8	15,5	19,6	12,2	14,2
цементу	10,8	10,8	6,2	6,5	6,8
будівельних матеріалів	68,3	61,5	37,1	46,1	54,0
інших вантажів	72,1	64,1	46,3	55,8	60,3

Аналізуючи інформацію наведену у табл. 1, можна зробити висновок, що у структурі вантажних перевезень за номенклатурою вантажів домінує такий вантаж, як «кам'яне вугілля». Основним регіоном вугледобувної промисловості є Донбас, тому з впевненістю можна стверджувати, що переробка зазначеного вантажу в межах Донецької залізниці є пріоритетним. Таким чином, зниження обсягів добичі вугільної промисловості досить суттєво позначиться на показниках роботи вантажного та комерційного господарства залізниці. Вочевидь існує стійкий зв'язок між промисловими підприємствами будь – якого регіону та залізничним транспортом.

Той факт, що частина вантажів проходить транзитом по мережах залізниць України вже заздалегідь заважає приймати для аналізу фактичні обсяги вантажних перевезень у тому вигляді, в якому вони наведені Державною службою статистики України.

Логічно припустити, що обсяги вантажопереробки на окремо визначеній станції, відкритої для вантажних операцій, повинні дорівнювати сумі відправлених і отриманих вантажів, а у випадках непрямого навантаження (вивантаження) з рухомого складу, ще і кількості переміщеного вантажу.

Однак переробка вантажів на місцях загального користування вантажних районів станцій здійснюється не лише засобами підприємств залізничного транспорту, а й рядом приватних осіб або засобами підприємств вантажовласників (вантажоодежерувачів), що суттєво ускладнює процес розробки планових завдань. Тому плануючи обсяги вантажно-розвантажувальних робіт важливо враховувати ситуацію, що склалася на даному ринку послуг як в цілому, так і окремо по кожній станції. Зібрати повну інформацію щодо потенційних клієнтів та вивчити конкурентне середовище.

Для впровадження методики визначення вартості навантажувально-розвантажувальних робіт з урахуванням обсягів доцільно поділити вантажопереробку за видами вантажу, що переробляє підприємство умовно на чотири групи:

- великовагові вантажі;
- насипні вантажі;
- таропакувальні вантажі;
- контейнери масою 3 т, 5 т, 20 т.

Так наприклад вантажі «Чорні метали» та «Брухт чорних металів» відносяться до великовагових вантажів та переробляються як правило козловими кранами, також для їх навантаження

(вивантаження) можуть застосовувати автомобільні крани; таропакувальні вантажі переробляються за допомогою малогабаритних автономних вантажу-вачів; вантаж «кам'яне вугілля» є насипним вантажем, в залежності від навантаження або вивантаження може переробляється за допомогою різних механізмів (козловий кран обладнаний грейфером, фронтальний навантажувач, підвищена колія і т.п.).

Орієнтиром при плануванні обсягів робіт можуть стати показники кількості відправлених (отриманих) вантажів. Використовуючи інформацію про вантажовідправника (найменування та кількість вантажу), яка заноситься до електронних баз даних при оформленні пакету провізних документів існує можливість здійснення порівняльного аналізу кількості заявленого вантажу до перевезення та обсягів вантажопереробки залізничними підприємствами. Такий аналіз дозволить визначити можливі розміри обсягів вантажно-розвантажувальних робіт та в подальшому зорієнтуватися при розробці стратегічного плану підприємства.

При плануванні обсягів вантажопереробки за видами вантажу для розрахунку вартості робіт пропонуємо скористатися показниками що склалися за звітний період (квартал, півріччя, рік), який передую моменту визначення договірного тарифу. Хоча такий підхід не застосовується при формуванні планів підприємства на рік, а планове завдання як правило, встановлюється з урахуванням росту обсягів робіт.

Суперечним здається можливість застосування в розрахунках договірного тарифу, що буде діяти у майбутньому періоді, фактичних показників попереднього періоду. Актуальним стає питання у доцільності застосування даного підходу при стрімкому зниженні обсягів робіт тому, що це сприятиме збільшенню фактичної собівартості послуг.

У разі виконання планового завдання на рівні встановленого фінансовими планами підприємства, фактична собівартість робіт (послуг) відповідно зменшиться, що сприятиме отриманню прибутку вищому ніж було заплановано, а у випадку росту витрат за статтями калькулювання дасть можливість утримати відсоток рентабельності на запланованому рівні.

Висновки

Вивчаючи кількісні та якісні показники вантажообігу, напрямки його руху на залізницях України є можливість з'ясувати реальну картину вірогідних обсягів вантажопереробки, встановити потенційних клієнтів по кожній станції,

відкритої для вантажних операцій та спрогнозувати кількість доходних надходжень від вантажної і комерційної роботи підприємства.

Для уникнення негативних наслідків, які неодмінно виникнуть при зменшенні обсягів вантажопереробки та зміні їх структури за видами вантажу, потрібно систематично проводити аналіз фактичних показників фінансово-економічної діяльності підприємства у відповідності до зазначеного виду робіт, контролювати доцільність та вчасність перерахунку тарифів на роботи (послуги) що надає підприємство.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Ковальов, В. І. Оптимальне планування вантажних перевезень з урахуванням повернення порожніх вагонів [Електронний ресурс] // Вісник ВНИИЖТ / В. І. Ковальов. – 2002, № 6. Режим доступу: http://www.css-rzd.ru/vestnik-vniizht/v2002-6/v6-2_1.htm
2. Мачерет, Д. А. «Планування і регулювання роботи залізничного транспорту» [Текст] / Д. А. Мачерет. - Економіка залізниць - 1999 р - № 1.
3. Кириченко, А. В. Перевезення експортно-імпортних вантажів. Організація логістичних систем [Текст] / А.В. Кириченко. – 2-е вид., доп. і перероб. – СПб.: Пітер, 2004. – 506 с.
4. Савін, В. І. Перевезення вантажів залізничним транспортом: Довідкова допомога [Текст] / В. І. Савін. – М.: Видавництво «Справа і Сервіс», 2003. – 528с.
5. Холопов, К. В. Економіка та організація зовнішньоторговельних перевезень: Підручник [Текст] / К. В. Холопов. - М.: МАУП, 2000. – 684 с.
6. Дмитрієв В. А. Економіка залізничного транспорту: Підручник для ВНЗ залізничного транспорту [Текст] / В. А. Дмитрієв. - М.: Транспорт, 1996 р.
7. Декалюк, О. В. Роль планування в управлінні операційними системами виробничого підприємства [Текст] // Формування ринкових відносин в Україні / О. В. Декалюк. – 2002, № 17. – С. 30-35.
8. Тарасюк, Г. М. Планування діяльності підприємства: Навч. посіб. [Текст] / Г. М. Тарасюк, Л. І. Шваб. – К. Каравела, 2003. – 432 с.
9. Марцин, В. С. Планування як основна складова процесу фінансової діяльності [Текст] // Фінанси України. / В. С. Марцин. – 2008. - № 4. – с. 23-31.
10. Державна служба статистики України <http://www.ukrstat.gov.ua/>
11. Ломотько, Д. В. Удосконалення переробки масових вантажів залізничним транспортом в умовах створення інформаційно-керуючої системи [Текст] //Збірник наукових праць УкрДАЗТ / Д. В. Ломотько, О. Є. Кльосов, С. Г. Корнійчук. – 2011, вип. 120.

*Надійшла до редколегії 24.04.2012.
Прийнята до друку 26.04.2012.*

Н. А. ГАЛУНЕНКО

ПЛАНИРОВАНИЕ ОБЪЕМОВ ГРУЗОПЕРЕРАБОТКИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Определено влияние объемов грузовых перевозок на количество перерабатываемого груза. Рассмотрена возможность планирования объемов грузопереработки при условии их изменения.

Ключевые слова: планирование, объемы работ, грузооборот.

N. GALUNENKO

PLANNING OF VOLUMES OF PROCESSING OF LOADS ON RAILWAY TRANSPORT

Influence of amount of transportations on the volumes of the processed loads is certain. Possibility of planning of volumes of processing of loads on condition of their change is considered.

Keywords: planning, volumes of works, turnover of goods.