Кириченко Г.І.

Державний університет інфраструктури та технологій

Бердніченко Ю.А.

Державний університет інфраструктури та технологій

Стрелко О.Г.

Державний університет інфраструктури та технологій

Белінський Д.І.

Державний університет інфраструктури та технологій

ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ВИКОРИСТАННЯ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ ПІД ЧАС ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

Необхідність створення системи якісного обслуговування вантажовласників зумовлена проведенням реформування на залізничному транспорті України. Метою реформування є забезпечення стійкого функціонування залізничного транспорту на ринку транспортних послуг, підвищення комерційної ефективності та якості транспортної продукції. Робота має практичний напрям і присвячена визначенню джерел отримання додаткових доходів АТ «Укрзалізниця» від надання послуг щодо користування вагонами за межами України. Для вирішення задач такого класу в роботі запропоновано застосовувати системний підхід, методи раціонального вирішення проблем та стратегічне планування за певним сценарієм. Відповідно до досліджених основ формування доходів філій АТ «Укрзалізниця» від плати за користування вагонами за межами України встановлено фактори впливу на доходи, які належать регіональним філіям, та доходи, які належать філіям, що наділені вагонами. На підставі науково-методичного підходу та фактичних досліджень нормативно-правової бази щодо використання вантажних вагонів під час перевезення вантажів у міжнародному сполученні за межами країн, де зареєстровані залізничні підприємства – власники вагонів, вперше встановлені додаткові джерела доходів від вантажних перевезень. На підставі проведених досліджень є можливим для АТ «Укрзалізниця» запроваджувати відповідні зміни в багатосторонніх та двосторонніх договорах щодо використання вагонів за межами України з перевізниками інших країн або вантажовласниками, що є надзвичайно актуальним у період реформування залізничного транспорту та утворення вертикально інтегрованих структур управлінням господарствами.

Ключові слова: плата за користування вагонами, доходи, розподіл, залізничний транспорт, логістичні послуги.

Постановка проблеми. АТ «Укрзалізниця» розпочало господарську діяльність у грудні 2015 року [1; 2]. Однак у найбільш привабливому сегменті залізничного транспорту – вантажних перевезеннях – значних змін, пов'язаних із реформуванням, донині не відбулося. Також створення методологічної бази АТ «Укрзалізниця» щодо формування та обліку доходних надходжень від вантажних перевезень у нових умовах господарювання відбувається повільними кроками. Відсутня нова сучасна нормативна база щодо доходів АТ «Укрзалізниця», отриманих від використання вантажних вагонів під час перевезення вантажів у міжнародному сполученні за межами країн, від-

повідно, застосовується чинна, яка потребує перегляду та удосконалення з огляду на нові умови господарювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У роботах таких українських вчених та практиків, як М.В. Макаренко, Н.М. Колесникова, Н.І. Богомолова, Г.П. Сенник, В.В. Чорний та інших, досліджуються різні теоретико-методологічні аспекти щодо загальних принципів формування доходів залізничного транспорту в умовах реформування [3–9]. Ці автори приділили значну увагу порушеній проблемі, і в низці робіт запропоновані науково-методичні підходи до її розв'язання. Тому є передумови зміни базових підходів формування

доходів філій АТ «Укрзалізниця», пошуку джерела збільшення доходів від послуги щодо використання вагонів у внутрішньому і міжнародному сполученнях.

Постановка завдання. Метою цієї статті є дослідження практичних аспектів щодо використання вантажних вагонів під час перевезення вантажів у міжнародному сполученні за межами країн, де зареєстровані залізничні підприємства – власники вагонів, із метою збільшення доходів АТ «Укрзалізниця» від послуги щодо використання вагонів у міжнародному сполученнях, оскільки в рамках наявної нормативно-правової бази створені умови справедливого отримання доходу учасниками надання зазначеної послуги.

Виклад основного матеріалу дослідження. Відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт» на залізничний транспорт покладено обов'язок щодо забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності [10]. Виконання цих функцій залізницями України по вантажних перевезеннях ускладнюється через скорочення парку вантажних вагонів перевізників інших країн, причиною чого є старіння вагонного парку та повільне його оновлення, однакові системні проблеми залізничних галузей у різних країнах. Оновлення парку вантажних вагонів у необхідній кількості обмежене через дефіцит власних фінансових ресурсів залізничних компаній та відсутність державної підтримки у вирішенні цього питання. Тобто скорочення парку вантажних вагонів, що перебувають на балансі АТ «Укрзалізниця», відбувалось через їх інтенсивне старіння та виключення зі складу робочого парку. Тому перевізники різних країн для забезпечення замовлень вантажовласників вишукують різні варіанти співпраці з перевізниками інших країн у вантажних перевезеннях у міжнародному сполученні. Безумовно, кожен вид діяльності спрямований на отримання економічних вигід і отримання доходу від такої фінансово-господарської діяльності.

Дохід – багатогранне економічне поняття, яке застосовується в різних значеннях. У широкому розумінні слова дохід розглядається як грошові та натуральні надходження до суб'єктів господарського життя. У вузькому значенні дохід – це потік грошових надходжень за одиницю часу (годину, тиждень, місяць, рік). На відміну від багатства,

яке втілюється в запасах активів, дохід передбачає приплив грошей [11; 12].

У цій статті буде досліджено один із напрямів отримання доходу від надання послуги з використання вантажних вагонів під час перевезення вантажів у міжнародному сполученні за межами країн, де зареєстровані залізничні підприємства – власники вагонів у рамках виконання Договору про використання вантажних вагонів у міжнародному сполученні (Договір про ПГВ) [13].

Використання вагонів будь-якого виду власності (державна чи приватна (приватна) в міжнародному сполученні між залізничними підприємствами – учасниками Договору про ПГВ здійснюється на платній основі. Залізничними підприємствами, які є учасниками Договору про ПГВ, є Білоруська залізниця, АТ «Холдинг Болгарські державні залізниці», ЗАТ «Угорські державні залізниці», Залізниця Ісламської Республіки Іран, АТ «Національна компанія «Казакстан темір жолы» (КЗХ), Китайські залізниці, залізниці Кореїської Народно-Демократичної Республіки, ДП «Національна компанія «Кыргыз темир жолу», ДАТ «Латвіяс дзельзцельш», АТ «Литовські залізниці» (ЛГ), ДП «Залізниця Молдови», Монгольська залізниця, АТ «Польські державні залізниці», ВАТ «Російські залізниці», Національне товариство вантажних перевезень Румунії, АТ «Залізничне товариство» Карго Словачія, Державне унітарне підприємство «Рохи охани Точикистон», Державна акціонерна залізнична компанія «Узбекистон темир йуллары», АТ «Укрзалізниця», АТ «Естонська залізниця».

Різниця між використанням приватного вагона або вагона, переданого в спільне використання, полягає в тому, хто є безпосереднім платником. У процесі організації перевезення вантажів в основному є два варіанти розрахунків за використання вагонів: платником є залізнична компанія-користувачка або вантажоодержувач/вантажовідправник/експедитор, що представлено на рисунку 1.

За умов першого варіанта перевезень вантажів у вагонах спільного використання, які належать іншим залізничним компаніям або власникам вагонів, залізнична компанія-користувачка оплачує плату за використання цих вагонів, а розрахунки здійснюються:

- між Сторонами Договору про ПГВ за ставками, розцінками і на умовах, встановлених цими правилами;

- між Стороною Договору про ПГВ і залізничною компанією-користувачкою, яка не є Стороною Договору про ПГВ, за ставками та на умовах двосторонніх договорів.

Рис. 1. Варіант 1: Вагон спільного використання

Рис. 2. Варіант 2: Приватний вагон

Умовами двосторонніх договорів встановлені інші рівні ставок плати і розцінки на ремонт, переважно вони є вищими, ніж встановлено Договором про ПГВ. Також з окремими компаніями може бути скорочений і період використання вагонів, коли ставка плати за користування не підвищується.

За другим варіантом використання вагонів, що наведений на рисунку 2, вагони належать приватним компаніям та розрахунки здійснюються між одержувачами або вантажовідправниками, іноді за участю експедитора і власником вагона. Розмір оплати за використання приватного вагона визначається як складова частина тарифу за наван-

тажену перевезення (вагонна складова), на яку впливає комерційна привабливість типу вагона. Тому на розмір оплати за використання не впливає період перебування такого вагона в користуванні. Однак у розмірі вагонної складової частини враховується плата за порожній пробіг вагона після вивантаження.

Нині приватні компанії не беруть участі в Договорі про ПГВ і здійснюють розрахунки за використання своїх вагонів самостійно. Однак залізничні компанії-користувачки, винні у втраті або пошкодженні приватного вагона, на основі Договору про ПГВ зобов'язані здійснити розрахунки і відшкодувати збиток власникові вагона.

Відповідно до першого варіанту, який наведено на рисунку 1, основні фінансові аспекти Договору про ПГВ полягають у проведенні розрахунків за:

- використання вагонів спільного користування;
- використання вагонів власності інших європейських компаній, які не є Сторонами Договору про ПГВ;
- пошкодження або втрату вагонів;
- доставку запасних частин і повернення несправних частин.

При цьому в Договорі про ПГВ є положення, за якими Сторони звільняються від плати за користування вагоном:

- форс-мажорні обставини на період не більше 10 діб;
- затримки вагона з вини власника на весь час затримки;
- затримки вагона з вини приймаючої залізничної компанії на весь час затримки;
- з моменту повідомлення про втрату вагона;
- під час передачі вагонів, спрямованих як вагонна допомога, раніше необхідного терміну;
- пошкодження вагона з вини власника на період не більше 5 діб – у разі ремонту без затримування запасних частин; на період не більше 2 діб – із моменту прибуття запасних частин.

Досліджено згідно з Договором про ПГВ фактори, які впливають на розмір оплати, що не залежить від стану вагона (завантажений або порожній), а залежить від періоду (часу) знаходження в користуванні, який закінчується в момент здачі вагона із залізниці-користувачки. Факт початку і закінчення використання вагона фіксується у

вагонній відомості, за якою вагон передається між Сторонами Договору про ПГВ.

Відповідно до додатків до Договору про ПГВ виконано моніторинг розміру плати за використання двовісного, чотиривісних вагонів. Зазначимо, як відрізняється рівень ставок плати для європейських залізниць від умов, встановлених для залізниць Китайської Народної Республіки, Кореїської Народно-Демократичної Республіки, Монголії (далі – КЖД, ЗЧ, МТЗ). Для європейських залізниць – 1,23 шв. фр. на годину або 29 шв. фр. на добу за використання чотиривісного вагона в перший період користування з підвищенням ставки на 15% після 15 діб використання вагона. Для залізниць КЖД, ЗЧ, МТЗ ставки нижчі на 60% і становлять 0,48 шв. фр. на годину або 11,5 шв. фр. на добу за використання двовісного вагона в перший період користування з підвищенням на 50% після 7 діб використання в другий період користування і підвищенням на 50% у третій період користування після 15 діб, що представлено на рисунку 4. Таким чином, після 15 діб ставки плати за користування вагонами на зазначених залізницях перевищують рівень ставок плати на європейських залізницях на 2%.

Для визначення ставок плати за користування вагонами застосовується Методика розрахунку ставок плати за користування вантажними вагонами в міжнародному сполученні, яка є складовою частиною ПГВ. Схематично порядок дій Сторін Договору про ПГВ щодо визначення ставок плати за користування представлено на рисунку 5.

Рівень ставки плати обґрунтовується величиною витрат на утримання і ремонт вагонів і не залежить

Рис. 3. Фактори, які впливають на величину платежів за використання вагонів

№ п/п	НАЗВА СТАВКИ	шт. франки доба (голина)
1	Ставка за використання 2-вісних вагонів за кожні доба/година З 1 до 15 діб/360 год Понад 15 діб/360 год	18,72 (0,78) 21,84 (0,91)
2	Ставка за використання 4-вісних вагонів між КЖД, ЗЧ, МТЗ і БЧ, ГР, КЗХ, КРГ, ЛДЗ, ЛГ, ЧФМ, РЖД, ТДЖ, УТИ, УЗ, ЭВР за кожні добу/годину З 1 до 7 діб/168 годин З 8 до 15 діб/ з 169 до 360 годин Понад 15 діб/360 годин	11,50/0,48 17,25/0,72 34,50/1,44
3	Ставка за використання 4-вісних вагонів за кожні добу/годину між БЧ, ГР, КЗХ, КРГ, ЛДЗ, ЛГ, ЧФМ, РЖД, ТДЖ, УТИ, УЗ, ЭВР і БДЖ, МАВ, ПКП, ЧФР, ЗССК З 1 до 15 діб/360 годин Понад 15 діб/360 годин	29,52/1,23 33,84/1,41
4	Ставка за використання 2-вісних візків вантажного вагону за кожні доба/година З 1 до 15 діб/360 годин Понад 15 діб/360 годин	4,32/0,18 5,28/0,22

Рис. 4. Ставки плати за використання вагонів різними залізничними підприємствами інших країн

Рис. 5. Ставки плати за використання вагонів різними залізничними підприємствами інших країн

від комерційної привабливості типу вагона. Розрахунок ставок плати ПГВ здійснюється шляхом встановлення середньозваженої ставки плати на основі даних всіх Сторін Договору про ПГВ. Встановлено, що рівень ставок плати за користування вагонами залишається незмінним протягом кількох десятиліть для усіх Сторін Договору про ПГВ.

Висновки. З огляду на те, що подальші кроки щодо реформування залізничного транспорту через старіння та технічний стан вагонного парку невідворотно призведуть до необхідності зміни підходу до формування доходів філій АТ «Укрзалізниця» на принципах справедливості, прозорості та з урахуванням набутого міжнародного досвіду, виконані дослідження практичних аспектів щодо використання вантажних вагонів під час

перевезення вантажів у міжнародному сполученні за межами країн, де зареєстровані залізничні підприємства – власники вагонів, є актуальними та мають практичне спрямування. Таким чином, проблемне питання щодо збільшення отриманого доходу в процесі забезпечення перевезення вантажів у вагонах АТ «Укрзалізниця» за межі України може бути вирішене шляхом удосконалення Договору про ПРВ за такими напрямками:

- методику розрахунку ставок плати за користування вантажними вагонами в міжнародному сполученні необхідно доповнити показником «комерційна привабливість вагона»;
- ставки плати за користування вагонами мають прийматися у двосторонньому порядку сторонами Договору про ПГВ;

– встановлення єдиного рівня ставок плати для європейських залізниць і залізниць КЖД, ЗЧ, МТЗ залежно від вісності вагона і періоду використання;

– розрахунок відшкодування за втрачений вагон і візки, які належать різним Сторонам Договору про ПГВ у сполученні з перестановкою вагонів за умов різної ширини колії.

Список літератури:

1. Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування». *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2012. № 49. С. 553.
2. Постанова Кабінету Міністрів України від 25.06.2014 № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-%D0%BF>
3. Колесникова Н.М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті. Київ : КУЕТТ, 2007. 349 с.
4. Колесникова Н.М., Бакаєва І.Г., Чорний В.В. Формування доходів від залізничних перевезень в умовах вертикально-інтегрованої системи управління. *Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління»*. 2011. Вип. 18. С. 54–57.
5. Макаренко М.В. Гончарок Н.Е., Соколовская Н.С. Методические подходы к учету различных факторов при распределении доходов от грузовых перевозок. *Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие*. 1997. Вып.4. С. 103-117.
6. Богомоллова Н., Сенник Г. Особливості формування доходів залізничного транспорту в сучасних економічних умовах. *Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління»*. 2011. Вип.18. С. 41–50.
7. Сенник Г. Зміст механізму управління доходами від вантажних перевезень підприємств залізничного транспорту. *Збірник наукових праць ДЕТУТ*. 2013. Вип. 26. С. 119–127.
8. Чорний В.В., Колесникова Н.М. Науково-практичні підходи до визначення ставок плати за користування вантажними вагонами. *Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління»*. 2011. Вип. 17. С. 1183.
9. Чорний В.В., Колесникова Н.М., Бакаєва І.Г. Формування доходів від залізничних перевезень в умовах вертикально-інтегрованої системи управління. *Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління»*. 2012. Вип. 19. С. 54–57.
10. Kyrychenko H.I., Strelko O.H., Berdnychenko Yu.A., Hurinchuk S.V. Automation of Work Processes at Ukrainian Sorting Stations. *International Journal of Engineering & Technology*. 2018. № 7 (2.23). P. 516–518. doi: 10.14419/ijet.v7i2.23.15346
11. Базилевич В.Д. Економічна теорія: Політекономія. Київ : Знання-Прес, 2004. 615 с.
12. Стрелко О.Г., Кириченко Г.І., Бердниченко Ю.А., Лиман А.С. Удосконалення системи обслуговування клієнтів на залізницях України з огляду на досвід інших держав. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: технічні науки*. 2019. Том 30 (69) Ч. 2. № 4. С. 141–145. DOI <https://doi.org/10.32838/2663-5941/2019.4-2/23>
13. Договор о пользовании грузовыми вагонами в международном сообщении (Договор о ПГВ), с изменениями и дополнениями по состоянию на 1 января 2019 года. Официальное издание. Варшава : Комитет ОСЖД. 2019. 15 с.

Kyrychenko H.I., Berdnychenko Yu.A., Strelko O.H., Belinskyi D.I. PRACTICAL ASPECTS OF THE USE OF FREIGHT CARS FOR TRANSPORTATION OF GOODS IN THE INTERNATIONAL TRANSPORTATION

The need to create a quality service system for cargo owners is due to the reformation of Ukraine's rail transport. The goal of the reforming is to ensure sustainable functioning of railway transport in the transport services market, increase of commercial efficiency and quality of transport services. The robot is practical and straightforward and is assigned to the purpose of rejecting additional incomes of Ukrzaliznytsia from the service provided by carriages beyond the borders of Ukraine. Methodology. For the resolution of tasks of such a class in robots, the systematic approach, methods of rationalization of problems and strategic planning for the singing scenario are projected. Results. According to the pre-existing basis of the formation of income in the branches of Ukrzaliznytsia from the payment for carriage of wagons behind the borders of Ukraine, a factor has been established in pouring into portions of income, in order to locate the regional branches, which portions are available, Science novelty. At the beginning of the scientific-methodical approach to the actual income of the current legal basis for the transfer of the vantage carriages during the transport of the vantages from the international ones, after the registration of the government. Practical value. Based on the research carried out by Ukrzaliznytsia, it is possible to introduce appropriate changes in multilateral and bilateral agreements on the use of wagons outside Ukraine with carriers from other countries or cargo owners, which is extremely important during the period of reforming railway transport and the formation of vertically integrated structures for managing farms.

Key words: payment for carriage of cars, come on, private transport, logistic services.