

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
імені академіка В. Лазаряна

На правах рукопису

ТЕСЛЕНКО ТЕТЯНА ВІКТОРІВНА

УДК 656.2.073

УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Дисертація на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Науковий керівник
доктор економічних наук,
професор Бараш Ю. С.

Дніпропетровськ – 2012

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	4
ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1 УПРАВЛІННЯ ВАНТАЖНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ ЯК ПРЕДМЕТ ДОСЛІДЖЕННЯ.....	15
1.1 Визначення сутності процесу управління підприєм- ствами.....	15
1.2 Аналіз наукових досліджень з управління вантажними перевезеннями.....	21
1.3 Аналіз управлінських рішень щодо підвищення ефективності діяльності підприємств з вантажних перевезень.....	45
Висновки до розділу 1.....	51
РОЗДІЛ 2 ВПЛИВ СУЧАСНОГО РИНКУ НА ДІЯЛЬНІСТЬ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	54
2.1 Теоретико-методичні підходи до управління підприємствами з вантажних перевезень.....	54
2.2 Аналіз транспортного ринку залізничних вантажних перевезень України та тенденції його розвитку.....	64
2.3 Існуюча структура управління залізничним транспор- том та програми реформування.....	90
2.4 Фінансово-економічна система міжнародних взаємо- розрахунків щодо несвоєчасного проведення платежів та в разі втрати або пошкодження рухомого складу до ступеня виключення з інвентарю.....	104
Висновки до розділу 2.....	115
РОЗДІЛ 3 РЕФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ВАНТАЖНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ В УМОВАХ СУЧАСНОГО РИНКУ.....	118
3.1 Формування механізму управління підприємствами	118

залізничного транспорту з вантажних перевезень.....	
3.2 Удосконалення організаційної структури управління вантажними перевезеннями.....	130
3.3 Удосконалення фінансово-економічної системи міжнародних вантажних перевезень.....	147
3.4 Удосконалення ПКР та Правил експлуатації між залізничними адміністраціями держав-учасників СНД та держав Балтії.....	154
3.4.1 Розробка ефективної системи економічної відповідальності за несвоєчасне проведення платежів.....	154
3.4.2 Розробка механізму взаєморозрахунків залізничних адміністрацій у разі втрати або пошкодження рухомого складу до ступеня виключення з інвентарю.....	162
Висновки до розділу 3.....	172
ВИСНОВКИ.....	174
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	177
ДОДАТКИ	

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

АС «Месплан»	Автоматизована система планування і узгодження вантажних перевезень
АСК ВП УЗ Е	Електронна автоматизована система управління вантажними перевезеннями
ВАТ(ОАО) «РЖД»	Відкрите акціонерне товариство (Открытое акционерное общество) «Российские железные дороги»
ГМК	Гірничо-металургійний комплекс України
ДАК «УЗ»	Державна акціонерна компанія «Українські залізниці»
ДНТ або ДНУЗТ	Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна
ДН	Начальник дирекції залізничних перевезень
ДНДЦ УЗ	Державний науково-дослідний центр Укрзалізниці
ДП' «ЦОВР»	Дочірнє підприємство «Центр об'єднаних вантажних районів»
ДП' «ЦТЛ УЗ»	Дочірнє підприємство «Центр транспортної логістики Укрзалізниці»
ДС	Начальник станції
ДСМ	Заступник начальника станції з комерційної роботи
ЕЦП	Електронний цифровий підпис
ЄвроТЕВ	Європейське транспортно-експедиційне відділення
ЄС	Європейський союз

ЄСУПВВ	Єдина система управління парком вантажних вагонів
ЄтехПД	Єдиний центр з обробки перевізних документів
КВП	Компанія з вантажних перевезень
КІ	Компанія інфраструктури
КМЦ	Центр з вантажної та комерційної роботи
КРП	Капітальний ремонт вагонів з подовженням терміну служби
ДЕТУТ	Державний економіко-технологічний університет транспорту
МСЖД	Міжнародна рада залізниць
МЧ	Механізована дистанція навантажувально-розвантажувальних робіт
МЧУ	Вантажний район станції
ОСЗ(ОСЖД)	Організація співробітництва залізниць
ПЕК	Паливно-енергетичний комплекс
ПКО	Пункт комерційного огляду вагонів
ПКР	Правила комплексних розрахунків
ППВ	Пункт перевірки вагонів
ПТО	Пункт технічного огляду вагонів
РЦП	Центр розрахунків за перевезення вантажів
ТЕО	Транспортно-експедиційне обслуговування
УЗ	Укрзалізниця
УкрДАЗТ	Українська державна академія залізничного транспорту
УМВС(СМГС)	Угода про міжнародне вантажне сполучення
ЦВ	Головне управління вагонного господарства
ЦІМ	Міжнародний комітет залізничного транспорту
ЦМ	Головне управління комерційної роботи та маркетингу

ЦСЖТ	Рада із залізничного транспорту держав – учасниць Співдружності Незалежних Держав та Грузії, Латвії, Литви, Естонії
ЦТех	Головне управління розвитку і технічної політики
Цтранз	Центр з організації транзитних перевезень
ЦФ	Головне фінансово-економічне управління
ЦЮ	Юридичне управління

ВСТУП

Актуальність теми. Залізничний транспорт – одна з найважливіших інфраструктурних галузей суспільного виробництва, яка забезпечує потреби виробничої сфери, суб'єктів підприємницької діяльності у вантажних перевезеннях, у тому числі експортно-імпортних та транзитних, і попит на пасажирські перевезення.

Спад рівня суспільного виробництва в середині 90-х років минулого століття викликав скорочення обсягів вантажних перевезень залізничним транспортом більше ніж втричі порівняно з початком 90-х років. В умовах жорсткого державного регулювання тарифів на вантажні та пасажирські перевезення і практично повного припинення бюджетного фінансування залізниць відбулося різке скорочення оновлення основних фондів, згортання найбільш важливих програм економічного й соціального розвитку залізничного транспорту.

Підвищення темпів зростання валового внутрішнього продукту на початку нового сторіччя, пожвавлення економіки, зростання попиту на транспортні послуги, здійснення заходів з реструктуризації залізничного транспорту, впровадження Укрзалізницею нових підходів до фінансово-економічної діяльності залізниць дало можливість збільшити обсяги перевезень вантажів, забезпечити стабільну фінансово-економічну діяльність у галузі, за короткий термін не тільки погасити борги до бюджету та з виплати заробітної плати, а й значно підвищити її рівень, розпочати відновлення технічних засобів транспорту.

Незважаючи на здійснені заходи, наявність певних переваг перед іншими видами транспорту, підвищення ефективності роботи підприємств залізничної галузі та посилення конкурентоспроможності залізничної системи повною мірою гальмуються явною недостатністю наявних інвестицій для оновлення й модернізації інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту. Швидких темпів набуває тенденція до збільшення фізичного зносу основних фондів: ступінь зносу їх активної частини становить 85 %.

Слід зазначити, що недоліки в роботі залізниць зумовлені насамперед застарілими принципами організації та управління підприємствами залізничного

транспорту, у тому числі й організацією процесу вантажних перевезень, диспетчеризації, існуючою системою показників, відсутністю конкуренції в галузі.

Необхідно зауважити, що зазначені проблеми не є проблемами виключно українських залізниць. Зі схожими труднощами зіткнулось багато інших країн Європи, світу, у т.ч. і країни та колишнього Радянського Союзу. Таке становище, зрештою, змусило їх переглянути принципи організації і управління залізничним транспортом та розпочати його кардинальне реформування.

Отже, до основних причин зменшення частки вантажних перевезень залізничним транспортом на ринку транспортних послуг слід віднести такі:

- часткову монополізацію ринку транспортних послуг з вантажних перевезень;
- невдосконалену нормативно-правову базу, яка б сприяла процесу інтеграції залізниць України до Європейської транспортної системи;
- низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії залізничного транспорту з іншими галузями економіки.

Залізнична галузь України займає перше місце серед інших видів транспорту з вантажообігу та друге за кількістю перевезених вантажів. Але вантажне господарство в останні роки стало відчувати конкуренцію з боку автоперевізників та приватних залізничних компаній-операторів, які захопили найбільш прибуткові перевезення. Внаслідок цього рентабельність вантажних перевезень, які виконує Укрзалізниця, поступово знижується і вони не в змозі ефективно субсидувати збитковість пасажирських.

У таких умовах необхідно розробити законодавчу, нормативну, організаційну базу та управлінські рішення для суттєвого підвищення ефективності вантажних перевезень, тобто сформувати сучасний механізм управління залізничними вантажними перевезеннями.

Можна вважати Директиву ЄС 91/440 рекомендацією для вирішення питань підвищення ефективності та конкурентоспроможності залізниць, але її апробація в більшості держав показала, що не всі положення можуть бути впроваджені без доопрацювання.

Досі теоретично не визначено кращу модель корпоратизації; з урахуванням національних особливостей усі дослідження приводять до різних висновків. Незважаючи на це, більшість європейських держав пішли шляхом реформ, корегуючи директивні положення. В Україні дотепер чітко не визначена модель реструктуризації, тобто практично не відпрацьовано стратегічний курс.

Актуальність цих напрямків, їх недостатнє теоретичне, методологічне і практичне опрацювання визначили вибір теми дисертаційного дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертаційна робота виконана відповідно до положень наказу МТУ № 764 від 05.11.2001 року, яким затверджено Концепцію розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року; Концепції державної програми реформування залізничного транспорту (розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 року № 651-р); Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2015 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390; Програми економічних реформ України на 2010–2014 роки щодо розвитку транспортної інфраструктури; Транспортної стратегії України на період до 2020 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року № 2174-р) тощо.

Робота також пов'язана з виконанням науково-дослідних робіт «Дослідження перспективної моделі управління залізничним транспортом в ринкових умовах з визначенням оптимальної організаційно-правової форми суб'єкта господарювання» (2005–2006 рр., номер державної реєстрації 0103U007280) та «Совершенствование Правил комплексных расчетов между железнодорожными администрациями государств-участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики (ПКР)» (2008–2009 рр., номер державної реєстрації 0108U010678).

Мета і завдання досліджень. Основною метою наукових досліджень є розробка теоретичних та методологічних підходів до удосконалення механізму управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень в

умовах реформування галузі.

Мета дослідження зумовила розв'язання таких завдань:

- дослідити існуючі наукові праці з проблем управління залізничними вантажними перевезеннями та розрахунків за міжнародні вантажні перевезення;
- визначити вплив сучасного ринку транспортних вантажних послуг на діяльність перевезень залізничним транспортом;
- дослідити фінансово-економічну систему міжнародних взаєморозрахунків у разі прострочення терміну платежу та при втраті або пошкодженні вантажних вагонів;
- удосконалити механізм управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень в умовах сучасного ринку;
- удосконалити організаційну структуру підприємств з управління вантажними перевезеннями за рахунок її адаптації до умов сучасного ринку;
- розробити науково-методичні рекомендації щодо удосконалення правил комплексних розрахунків між залізничними адміністраціями держав-учасниць СНД і Балтії за несвоєчасне проведення платежів;
- запропонувати методичні підходи з удосконалення правил комплексних розрахунків між залізничними адміністраціями держав-учасниць СНД і Балтії у разі втрати або пошкодження рухомого складу до ступеня виключення з інвентарю.

Об'єктом дослідження є функціонування підприємств залізничного транспорту з вантажних перевезень в умовах сучасного ринку.

Предметом дослідження є удосконалення механізму управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень в умовах реформування галузі.

Методи дослідження базуються на загальних положеннях економічної теорії щодо сутності та принципів управління діяльністю підприємств з вантажних перевезень.

Теоретичною та методологічною основою дослідження є діалектичний

метод узагальнення вітчизняного та закордонного досвіду реформування структур управління залізничним транспортом, наукові праці вітчизняних та закордонних вчених у цій сфері. Методичну основу досліджень склали:

- структурно-логічний аналіз та системний підхід – для оцінки тенденцій розвитку залізничного транспорту в державах Європи, Азії та СНД;
- метод математичної статистики – для обробки статистичних даних роботи залізничного транспорту з вантажних перевезень, у тому числі міжнародних;
- метод математичного аналізу й синтезу – для оцінки стану та визначення закономірностей роботи залізничного транспорту з вантажних перевезень;
- методи прийняття рішень і стратегічного планування – для відпрацювання методики виконання досліджень з вибору раціональної структури управління вантажними перевезеннями;
- організаційно-розпорядчий метод – для побудови організаційних структур управління вантажними перевезеннями;
- порівняльних характеристик – для встановлення чинників, які впливають на систему економічної відповідальності за несвоєчасне проведення платежів у розрахунках за міжнародні вантажні залізничні перевезення;
- ситуаційний підхід – для розробки ефективної системи розрахунків між залізничними адміністраціями у разі втрати або пошкодження рухомого складу до ступеня виключення з інвентарю;
- графічний метод – для оформлення результатів виконаних досліджень.

Інформаційною базою дослідження стали: законодавчі й нормативні акти України; офіційні нормативні матеріали, що регулюють діяльність залізничного транспорту України; статистичні дані та поточна звітність Укрзалізниці, що характеризують процес вантажних перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученнях; результати наукових досліджень, у тому числі й ті, що виконувалися за участю здобувача; матеріали науково-практичних

конференцій; публікації закордонних і вітчизняних авторів та інші джерела.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в подальшому розвитку теоретичних основ і методологічних підходів до розробки механізму управління вантажними перевезеннями в умовах сучасного ринку, а саме:

удосконалено:

- теоретико-методологічний підхід до побудови механізму управління підприємствами вантажного господарства в умовах сучасного ринку за рахунок реформування організаційної структури управління вантажними перевезеннями та удосконалення системи розрахунків за міжнародні вантажні перевезення;
- організаційну структуру управління вантажними перевезеннями, яка суттєво відрізняється від існуючої тим, що побудована за продуктовим принципом і дозволяє організувати на теренах України окремі вантажні компанії та за умови відповідної законодавчої бази адаптувати їх до сучасного ринку;
- систему економічної відповідальності за несвоєчасне проведення платежів у розрахунках за міжнародні вантажні залізничні перевезення, яка на відміну від існуючої враховує міжнародну відсоткову ставку Libor і дозволяє підвищити фінансову дисципліну залізничних адміністрацій та ефективність міжнародних вантажних перевезень;
- систему розрахунків між залізничними адміністраціями у разі втрати або пошкодження рухомого складу до ступеня виключення з інвентарю, що дає змогу скоротити термін проведення розрахунків та унеможливити необґрунтовані фінансові втрати під час оплати за користування вантажними вагонами;

дістала подальший розвиток:

- оцінка величини максимального неотриманого доходу (втраченої вигоди) з подальшим порівнянням фактично отриманої плати за користування іновагонами залізничних адміністрацій у разі втрати або пошкодження рухомого складу до ступеня виключення з інвентарю.

Практичне значення отриманих результатів полягає в розробці:

- науково-практичних рекомендацій щодо реформування організаційної структури управління вантажними перевезеннями;
- системи, що регулює економічну відповідальність за несвоєчасне проведення платежів по іновагонах;
- механізму, що регулює порядок розрахунків у разі втрати або пошкодження іновагонів.

Розроблені положення дисертації використані підприємствами й організаціями: ДП «Український державний розрахунковий центр міжнародних перевезень» (акт впровадження № 3/50 від 30.04.2009 р.); Дирекцією Ради із залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності, що діє за планом роботи Координаційної постійно діючої комісії з удосконалення нормативної правової бази організації розрахунків у міжнародному залізничному сполученні на 2008 рік, затвердженим Радою із залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності (додаток № 13 до протоколу від 29–30 травня 2008 р. № 48).

Результати досліджень, що запропоновані в дисертаційній роботі, використовуються в навчальному процесі Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна для виконання дипломних робіт спеціалістів та магістрів за напрямом 6.030601 «Менеджмент» та під час викладання дисциплін «Економіка залізничного транспорту», «Операційний менеджмент», «Основи економіки транспорту» (акт про впровадження від 06.11.2011 р.).

Особистий внесок здобувача. Сформульовані в роботі наукові результати, висновки, рекомендації належать особисто автору і є його науковими розробками. У наукових працях, що виконані у співавторстві, здобувачу належать: аналіз досвіду реформування структури управління залізницями Китаю [130]; обґрунтування доцільності підвищення фінансової відповідальності учасниками міжнародних залізничних перевезень [15].

Дисертація є одноосібно виконаною науковою працею, у якій автором особисто розроблені наукові положення, методичні підходи та практичні реко-

мендації щодо науково-методичних основ формування сучасного механізму управління вантажними перевезеннями залізничним транспортом в Україні.

Апробація результатів роботи. Основні положення дисертаційної роботи доповідались:

- на III, IV, V, VI, VII, VIII, IX Міжнародних конференціях «Проблеми економіки транспорту», які проходили в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна відповідно у 2003, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 роках;
- першій науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління», яка проходила в Київському університеті управління і технологій транспорту (ДЕТУТ) у 2003 році;
- I, II, V Міжнародних науково-практичних конференціях «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті», що проходила в місті Судак у 2006, 2007, 2010 роках;
- засіданні міжкафедрального наукового семінару Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (протокол № 2 від 17.11.2011 р.)

Публікації. Результати дисертаційної роботи опубліковані в 19 друкованих працях, з них 7 статей у наукових фахових виданнях (у тому числі 5 одноосібно) та 12 тез доповідей на наукових конференціях.

Структура і обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, переліку використаних джерел та додатків. Повний обсяг роботи складає 190 сторінок. Основний текст роботи займає 169 сторінок, у тому числі 20 таблиць, 47 рисунків. Перелік використаних джерел нараховує 155 найменувань на 14 сторінках. Крім того, дисертація містить 4 додатки на 5 сторінках.

РОЗДІЛ 1

УПРАВЛІННЯ ВАНТАЖНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ ЯК ПРЕДМЕТ ДОСЛІДЖЕНЬ

1.1 Визначення сутності процесу управління підприємствами

У сучасних умовах результативність, ефективність будь-якого підприємства значною мірою залежить від рівня управління. Зміст управління полягає в цілеспрямованому, впорядкованому впливі на процес виробництва, який має організувати, погодити, регулювати та контролювати цей процес з метою досягнення заздалегідь визначених результатів [64, с. 119]. Управління, яке в широкому розумінні становить діяльність, пов'язану з координацією роботи інших людей, є складною системою [90, с. 30]. Для узагальнення та структурування всіх елементів системи існує поняття «економічного механізму підприємства». Про економічний механізм, як відомо з економічної теорії, говорять у тому випадку, якщо вихідне економічне явище тягне за собою ряд інших. При цьому для їх виникнення не потрібно додаткових імпульсів. Ці явища настають одне за одним у певній послідовності і ведуть до певних очевидних результатів. Таким чином, економічний механізм визначається або природою вихідного явища, або кінцевим результатом серії явищ.

Загальновідомі з теорії такі механізми, як «механізм встановлення рівноваги на валютному ринку», «механізм загальної рівноваги», «механізм перетворення доходів у капітал», «механізм інфляції», «механізм економічних циклів», «механізм мультиплікації»; вживається також термін «господарський механізм» і т.ін. Що ж стосується прикладних економічних механізмів, то вони в літературі й наукових працях висвітлені менше, і існує значне розмаїття у визначенні їх змісту, структури та ефективності функціонування. Така ситуація характерна і для теоретичних напрацювань щодо механізму управління підприємствами залізничного транспорту. У цьому розділі розглядається суть та структура внутрішнього механізму підприємства, що є основою саме для

подальшого прикладного застосування щодо механізму управління вантажними перевезеннями на залізничному транспорті [90, с. 403].

У широкому плані реальне управління економікою підприємства здійснюється господарським механізмом, у якому органічно поєднуються правовий, мотиваційний, економічний та організаційний механізми. Центральним у системі господарського механізму є економічний механізм, що діє через економічні інтереси й матеріальні потреби людей та складає широкий комплекс організаційних форм, правил, методів, важелів, норм, інструкцій, регламентів (рис. 1.1).

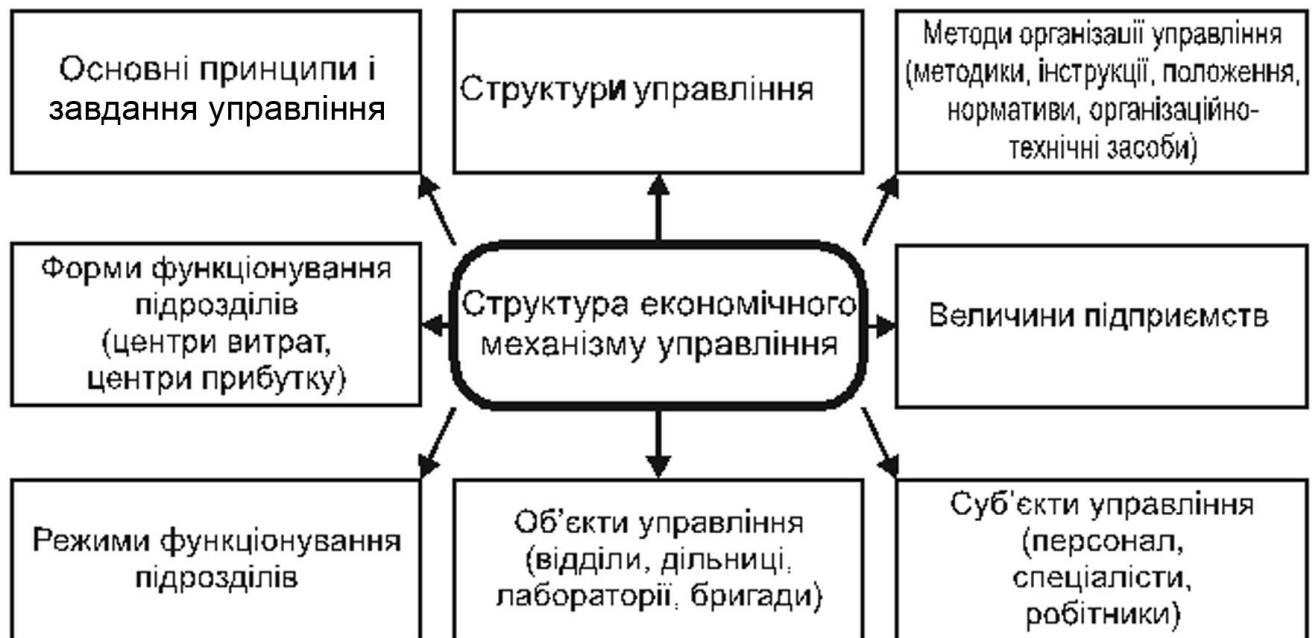


Рисунок 1.1 – Структура внутрішнього економічного механізму управління підприємством. Джерело: [90] з доробкою автора

Внутрішній економічний механізм підприємства має складну структуру, на яку впливає специфіка об'єкта, масштаби діяльності, зовнішнє оточення, рівень організаційної культури, традиції підприємства і т.ін. Внутрішній механізм реалізується шляхом планування показників на основі прогресивних норм матеріальних, трудових і грошових витрат, моніторингу та контролю їх виконання, оцінки отриманих результатів. На цій основі розробляються заходи з економічного регулювання діяльності підрозділів підприємства, включаються

мотиваційні, організаційні, адміністративно-правові та інші механізми. Функціонування підприємства як системи господарюючих елементів (підрозділів, структурних формувань, груп виконавців і т.ін.) забезпечується через певну сукупність елементів внутрішнього механізму [90, с. 404].

Усі наведені на рис. 1.2 елементи внутрішнього економічного механізму управління притаманні як підприємствам залізничного транспорту в цілому, так і конкретно тим, що відповідають за виконання вантажних перевезень.

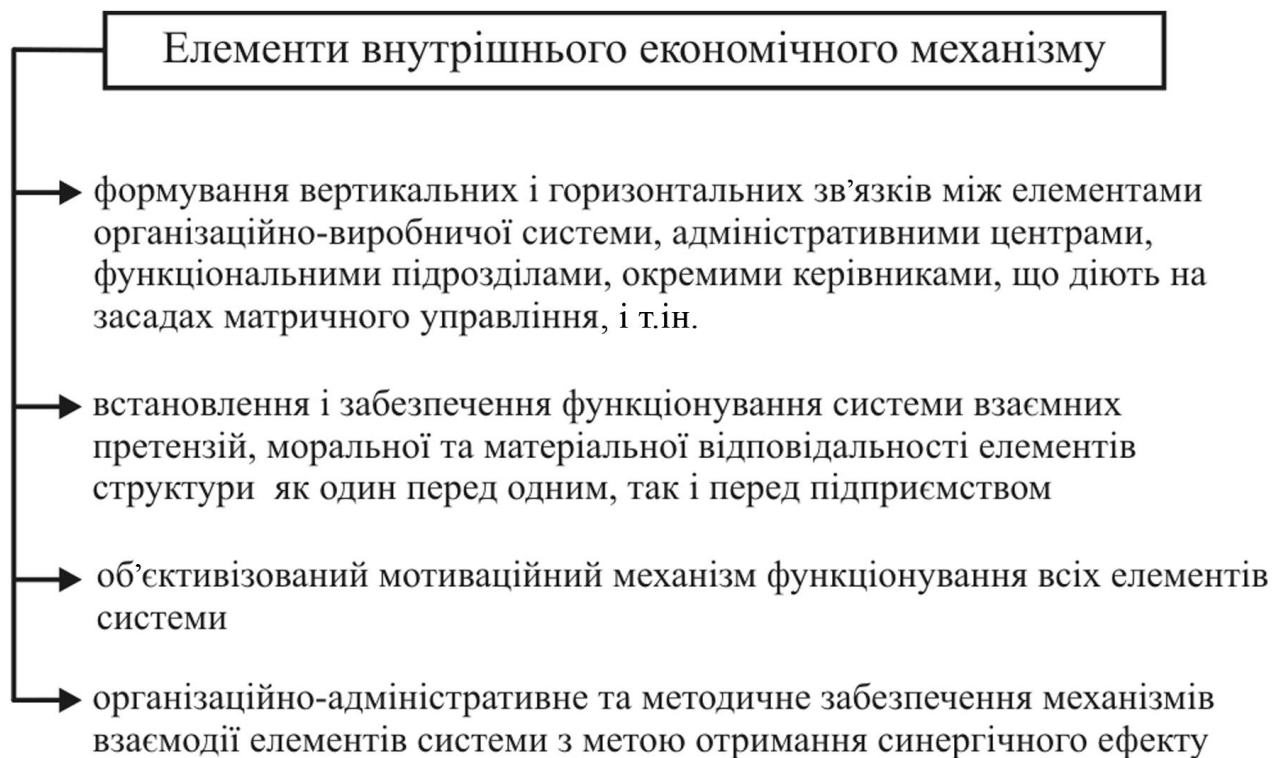


Рисунок 1.2 – Елементи внутрішнього економічного механізму

Джерело: [90, с. 405]

В умовах сучасного ринку та переходу функціональних формувань від одного стану до іншого необхідно урахувати ще один сучасний елемент господарського механізму, а саме самоорганізацію. З економічної теорії відомо, що самоорганізація працівників створює нові комбінації використання ресурсів, сприяє конкуренції і є механізмом підвищення ефективності застосування обмежених ресурсів суспільства, реалізує синергетичний ефект групової взаємодії людей у кризовий період, є інструментом її подолання.

Синергетичним ефектом називається результат, якого не можна було б досягти без взаємодії елементів системи. Основний зміст синергетичної ідеї полягає у визнанні множини шляхів розвитку системи, необхідності вибору оптимального шляху і, найважливіше – бажаного для системи й можливого для реалізації [64, с. 92].

На сучасному етапі розвитку суспільства додаються суперечності, пов'язані з глобалізацією світової економіки, інтеграційними процесами на різних континентах, світовою фінансовою кризою, які дестабілізують роботу підприємства будь-якого територіально-виробничого комплексу. Значно складнішим є виведення підприємства зі стану нестійкого функціонування, окремим випадком якого є стан економічної кризи. За цих умов доцільно навести порівняльні характеристики двох основних типів поведінки підприємств: прирістного, характерного для авторитарного керівництва і командно-адміністративної економіки, та підприємницького (табл. 1.1).

Підприємницький тип управління допускає динамічні й радикальні зміни всіх елементів економічного механізму, а саме: у мотивації діяльності, організаційних структурах, методах, регламентах і прийомах управління, рівнях підготовки керівників і спеціалістів.

Якщо на підприємстві має міцні позиції прирістний стиль поведінки, за якого будь-які суттєві зміни визнаються небажаними, то шанси на успіх його діяльності знижуються в міру становлення ринкової економіки [90, с. 410].

Слід зауважити, що великі підприємства можуть втрачати підприємницькі властивості внаслідок більшої інерційності. Кризовий стан також значно знижує можливості впровадження інновацій, що, у свою чергу, призводить до зниження конкурентоспроможності та зменшення частки підприємства на ринку. Це характерно для більшості підприємств України, перед якими стоїть завдання пошуку шляхів використання переваг великих фірм та підприємницьких властивостей малих. Тому процес відродження та подальшого розвитку великих підприємств в Україні повинен

супроводжуватись їх внутрішньою дезінтеграцією – використанням внутрішніх структурних формувань підприємницького типу.

Таблиця 1.1 – Порівняльні характеристики прирістного й підприємницького типів поведінки підприємств. Джерело: [90, с. 409–410]

Об’єкти оцінки	Характеристика підходів	
	Прирістний тип поведінки	Підприємницький тип поведінки
1	2	3
Цілі діяльності	Оптимізація прибутковості стосовно існуючих умов роботи	Підвищення потенціалу прибутковості шляхом активізації нововведень технічного і організаційного характеру
Шляхи досягнення цілей	Орієнтація на набутий досвід у минулому, перенесення його у сьогодення	Визначення шляхів на підставі оцінки можливих альтернатив і підвищення якості управління
Обмеження	Обмеження визначається власними можливостями й зовнішнім середовищем	Зміна можливостей середовища (пошук нових постачальників, нових технологій, створення нових робочих місць, розвиток взаємодії зі споживачами, суміжниками, конкурентами)
Система мотивації	Заохочується стабільність, цінуються результати діяльності в минулому	Заохочується творчість, ініціатива, пошук, карається відсутність ініціативи
Інформація	Достатньо внутрішньої інформації про хід і результати діяльності й зовнішньої про перспективні можливості. Інформація строго дозується за рівнями повноважень	Внутрішня інформація про можливості й зовнішня про глобальний обсяг можливостей. Активне забезпечення інформацією команди
Проблеми	Відомо проблеми, що часто повторюються	Нові проблеми, яких не було в минулому
Організаційна структура	Стабільна або зростаюча згідно зі зростанням обсягу перероблених результатів. Економія на масштабі виробництва. Слабкий зв’язок різних видів діяльності	Гнучка структура, організація діяльності відповідно до проблем. Види діяльності (НДКР, виробництво, збут, управління) тісно пов’язані

Закінчення табл. 1.1

1	2	3
Рішення управлінських проблем	Рішення з'являються як реакція на проблему, приймаються із запізненням. У ході пошуку альтернатив спираються на минулий досвід і визначається єдина альтернатива задоволення потреб	Активний пошук можливостей і передбачення проблем. Творчий пошук альтернатив, прийняття яких викликає великі зміни. Розглядаються багато альтернатив і вибирається найкраща
Ставлення до ризиків	Мінімізація ризиків на основі використання минулого досвіду	Готовність іти на ризик, що обіцяє зростання і балансування сукупності варіантів з різними ризиками

Жорстка ієрархія та повна централізація прийняття й контролю виконання рішень у динамічних умовах сучасного розвитку економіки не відповідає потребам забезпечення ефективності підприємства. Це зумовлено ускладненням техніки, впровадженням нових високих технологій, розширенням ринків за національні межі, сучасними можливостями зв'язку і транспорту, загостренням конкуренції тощо. Невисока мобільність структур і їх елементів, складна ієрархія, адміністративний контроль зверху донизу в умовах непередбачуваних змін економічного середовища не можуть забезпечувати адекватної реакції системи, потрібної швидкості прийняття та реалізації рішень. Тому з'явилися нові моделі управління в різних сферах діяльності, особливістю яких є велика кількість окремих елементів структур, вільних у прийнятті рішень і відповідальності за їхні результати. Вони здатні швидко пристосовуватися до ситуації завдяки постійній передачі інформації як знизу вверх, так і по горизонталі.

Однак зростання кількості елементів у системі і підвищення рівня їх самостійності у розв'язанні значного кола господарських проблем ускладнюють узгодження цілей кожного елемента з цілями системи, викликають значні труднощі щодо координації та оцінки внеску кожного в загальний результат і його відповідності виділеним для цього витратам. Такі самостійні структури можуть:

- укласти партнерські угоди з постачальниками та замовниками;
- виконувати науково-дослідні роботи;
- реалізовувати інноваційні проекти;
- створювати спільні виробництва з конкурентами і т.ін.

Тому більшість великих підприємств поділилися на окремі частини – так звані стратегічні господарські підрозділи (СГП) [90, с. 411]. Слід зауважити, що зараз на залізничному транспорті України відбувається перехід від прирістного типу поведінки до підприємницького. У наступному розділі автор розглядає елементи економічного механізму управління вантажними перевезеннями залізничного транспорту України, які характерні саме для підприємницького типу поведінки.

1.2 Аналіз наукових досліджень з управління вантажними перевезеннями

Стрімкий розвиток техніки як фактора соціальних перетворень актуалізує складний спектр питань світогляду. У своїх роботах сучасні американські соціологи Д. Белл, Дж. Грант і Е. Тоффлер наводять думку про те, що людство переходить до нової технологічної революції, до створення понад надіндустріальної цивілізації [133, 154, 155].

Історично склалося, що одним із способів боротьби держави за право на своє існування як нації було будівництво залізниць. Французький історик Шарль Моразе пояснював, що «країни, які були вже майже об'єднані, в 1830 році ще більше прискорили процес консолідації у зв'язку з будівництвом залізниць. Кожна нація немов поспішала проголосити своє право на існування, перш ніж буде прокладена залізниця, з тим, щоб її могли визнати як націю при включенні в транспортну систему, яка впродовж сторіччя визначала політичні межі Європи»[155].

Корисною зараз є також думка колишнього міністра шляхів сполучень та міністра фінансів Росії С. Ю. Вітте про те, що «в залізничній справі

концентрується і зосереджується така маса різноманітних і важливих інтересів, що залишати залізниці в безконтрольному веденні приватних підприємців здається вкрай ризикованим» (*тут і далі переклад мій – Т.Т.*). С. Ю. Вітте також вважав, що ціни на транспортні перевезення повинні ураховувати не тільки інтереси власників приватних компаній, але й «запобігати втратам інтересів торгівлі, промисловості, населення і казни». «Приватне підприємство, – писав він, – має свої власні завдання й інтереси, тобто, у крайньому разі в умовах правильного ведення справи інтереси населення, а тим більше інтереси загальнодержавні можуть відійти на другий план. Тому управління залізницями безпосередньо урядовою владою є для усіх найзручнішим» [145, с. 17].

Сучасні технології потребують гігантських капіталовкладень, які не може надати держава. Людство винайшло інновацію, що відкрила шлюзові ворота для інвестицій, – корпорацію. Відомий спеціаліст з історії бізнесу А. Д'юінг відмічав, що «...ніхто не міг би подумати, що корпорації, а не товариства та індивідуальні власники можуть стати основною формою організаційного бізнесу. Більше того, корпорацію можна розглядати як «вічну істоту», тому що вона може пережити своїх інвесторів»[154, с.148].

Відомі науковці М. Х. Мескон, П. Лоранж, М. Альберт та Ф. Хедоурі узагальнили світові поняття про менеджмент як про науку ефективного управління. За допомогою теоретичних засад менеджменту, зокрема, стратегічного планування, можна дослідити проблему ефективного управління вантажними перевезеннями залізничного транспорту в Україні [66, с. 256].

У процесі дослідження даної проблеми були вивчені наукові праці провідних вчених та спеціалістів у галузі управління вантажними перевезеннями залізничного транспорту, зокрема О. О. Бакаєва, А. Г. Белової, А. А. Босова, В. М. Гурнака, В. Л. Диканя, О. Г. Дейнеки, Г. Д. Ейтутіса, В. І. Копитка, Ю. Ф.Кулаєва, Н. Б. Малахової, М. В. Макаренка, Л. О. Позднякової, О. М. Пшінька, В. М. Самсонкіна, Є. М. Сича, Ю. М. Цвєтова, І. М. Аксьонова, Ю. С. Бараша, Н. М. Колеснікової, А. М. Новикової, М. В. Гненного, О. М. Гненного, Ю. В. Єлагіна,

І. П. Корженевича, Г. М. Кірпи, В. В. Козака, О. М. Кривопішина, О. В. Нікуліної, В. І. Сіракова та ін.

Необхідно докладніше зупинитися на працях дослідників провідних вітчизняних наукових шкіл Києва, Харкова та Дніпропетровська. Так, у дисертаційній роботі Т. А. Мукмінової [140] вперше було сформульовано поняття єдиного суб'єкта природної монополії на залізничному транспорті, визначено її структуру та оцінено динаміку розвитку організаційних структур, систему економічних відносин та можливості їх ринкової трансформації. Відпрацьовано соціально-економічні аспекти комерціалізації та реструктуризації на залізничному транспорті, проаналізовано особливості антимонопольного регулювання діяльності суб'єктів природної монополії, формування відносин власності у сфері залізничного транспорту України, розглянуто конкурентні відносини в цій галузі. Запропоновано підходи до оцінки стану ринкових структур на залізничному транспорті та висвітлено шляхи застосування різних підходів до формування механізму державного регулювання та контролю рівня тарифів на транспортні послуги.

Розглянуто також дисертаційні роботи науковців Української державної академії залізничного транспорту. У роботі О. В. Нікуліної [94] з урахуванням особливостей еволюційного розвитку життєвого циклу природних монополій обґрунтовано необхідність створення інтегрованих транспортних компаній як суб'єктів конкурентного середовища, розроблено їх класифікацію та структуру, виявлено перспективи розвитку. Розглянуто питання щодо підтримки ефективного конкурентного середовища шляхом транспортно-фінансової інтеграції. Запропоновано методику визначення величини надбавки до тарифу за прискорення доставки вантажу.

У роботі О. Ю. Чередниченка [152] виявлено відсутність умов для фінансового розподілу вантажних і пасажирських перевезень, відокремлення інфраструктури залізниць від експлуатаційної діяльності, забезпечення вільного доступу до інфраструктури для інших перевізників. Визначено, що необхідною умовою забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту є

фінансове відокремлення вантажних перевезень від пасажирських шляхом одночасного зниження тарифів на вантажні перевезення й підвищення тарифів на пасажирські.

У праці І. Ю. Кушнір [36] обґрунтовано доцільність створення спеціалізованого оператора внутрішніх перевезень вантажів з метою активізації процесу залучення інвестицій для даного оновлення. Розкрито суть понять «ефективність вантажних залізничних перевезень» і «ефективність вантажних міжнародних залізничних перевезень». Систематизовано структурні елементи комплексного підходу щодо підвищення ефективності даних перевезень.

У дисертаційній роботі М. С. Чередниченка [83] обґрунтовано організаційно-економічний механізм управління власними вантажними вагонними парками операторських компаній залізничного транспорту України. З урахуванням відсутності ринку вантажних перевезень та правової платформи для функціонування операторських компаній застосування такого механізму саме зараз може бути передчасним.

У роботі Д. В. Ломотько [137] досліджено питання удосконалення технології перевезення вантажів у межах транспортно-експедиційного обслуговування (ТЕО), а також розроблено методику впровадження ефективної технології транспортних послуг на прикладі завезення-вивезення вантажів. Обґрунтовано технологію ТЕО за запропонованою методикою, спрямованою на підвищення прибутку залізниці. Проаналізовано загальний стан технології транспортно-експедиційного обслуговування на закордонних і українських залізницях, визначено найбільш важливі завдання в цій сфері. Ефективність технологічних варіантів ТЕО розраховано за запропонованою ринково-орієнтованою методикою обґрунтування, яка враховує вдосконалений критерій максимуму економічної вигоди вантажовласника.

Наукова робота [72] колективу науковців ДНУЗТу, мала за мету визначення раціональної моделі управління залізничним транспортом України в умовах сучасного ринку. У ній розроблено варіанти перспективних структур управління залізничним транспортом України та визначено рекомендований

варіант та економічний критерій для порівняння варіантних структур управління залізничним транспортом, визначено оптимальну організаційно-правову модель суб'єкта господарювання, надані пропозиції щодо раціональної схеми оподаткування компаній-операторів та інфраструктури. Дослідження з цього напрямку мають за мету вирішення найактуальнішої проблеми сучасності в умовах жорсткої конкуренції, а саме підвищення конкурентоспроможності вантажних залізничних перевезень.

Протягом 2004–2005 років у журналі «Залізничний транспорт» з'явилася ціла низка наукових статей з цього напрямку з урахуванням проміжних результатів роботи залізничного транспорту України. Так, у роботі «Основні напрямки структурної реформи залізничного транспорту» [9] надається етапність проведення реформи залізничного транспорту та алгоритм першого етапу реформування галузі, але не запропоновано терміни початку реформування та кожного з його етапів. У роботі «Принципи побудови структури управління залізничним транспортом» [10] пропонується організувати Державний департамент залізничного транспорту в складі Міністерства транспорту України та Державну акціонерну компанію (ДАК) «Українські залізниці»; надаються функції Державного департаменту залізничного транспорту та структура, майно і функції ДАК «Українські залізниці». У роботі «Критерій вибору раціональної моделі управління залізничним транспортом» [6] критерієм за допомогою якого пропонується обирати кращий варіант моделі реформування, визначено чистий дисконтований дохід (ЧДД). Слід зазначити, що деякі пропозиції мають загальний характер: не підкріплені розрахунками.

Ж.-П. Естіваль – президент Європейської асоціації залізничників [30] виділив три види структурних моделей реформування залізничного транспорту, що прийняті серед країн-членів ЄС, країн-«нових» членів ЄС та серед країн-кандидатів у члени ЄС, а саме: модель розділення, інтеграційну модель, холдингову модель. Він прийшов до висновку, що не існує зв'язку між розмірами країни, довжиною залізничної мережі, ступенем децентралізації,

економічним становищем, історичними особливостями країни та національною культурою і організаційною моделлю залізниці.

Автор наукової праці «Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом» [8] додатково запропонував ще дві нові моделі, «які також використовувались у європейських країнах у різні часи», а саме: модель акціонування і модель виділення.

У дисертаційній роботі О. М. Гненного [86] зазначається, що проведення структурної реформи залізничного транспорту вимагає інвестиційної діяльності, особливо зараз, коли значна частина основних засобів фізично й морально застаріла. Методи оцінки ефективності інвестицій, що висвітлені в даній роботі, можуть бути використані для прогнозування капітальних вкладень у рухомий склад Укрзалізниці або іншого органу державного регулювання та операторських компаній з вантажних перевезень.

Підсумовуючи вищесказане, слід зазначити, що в роботах [14, 36, 67, 92, 93, 94, 137, 138, 139, 140] у межах однієї, окремо розглянутої праці, висвітлені аспекти необхідності реструктуризації залізничного транспорту в цілому, вантажних або пасажирських перевезень, але відсутня методика виконання досліджень з вибору раціональної моделі управління залізничним транспортом або окремими видами перевезень, не відпрацьований критерій вибору раціональної моделі управління вантажними перевезеннями.

Особливої уваги заслуговує фундаментальна праця колективу науковців ДНУЗТу, а саме проект Державної науково-технічної програми з розвитку рейкового рухомого складу залізниць України [116]. У ній виконаний аналіз стану активної частини основних фондів залізничного транспорту та обґрунтована необхідність її оновлення. Активна частина виробничої бази залізничного транспорту включає в себе рухомий склад (локомотиви, вагони, електро- та дизель-поїзди), у тому числі спеціальний рухомий склад (автомотриси, підйомні крани на залізничному ході, пожежні поїзди, снігоочищувачі тощо), а також колійні машини.

Позитивні зрушення в економіці України та постійна робота щодо залучення міжнародних транзитних перевезень починаючи з 2000 року забезпечили стійке зростання обсягів перевезень (вантажообігу 2004 році зріс у 1,5 разу до рівня 1999 року), на фоні якого особливо загострилися проблеми оновлення матеріально-технічної бази залізничного транспорту. Для часткового вирішення цієї проблеми на залізницях запроваджено обстеження кожної одиниці рухомого складу, яка відпрацювала нормативний встановлений термін служби, і після відповідного висновку наукових установ виконуються капітально-відновлювальний ремонт з подовженням терміну експлуатації на 10–15 років. Однак цього недостатньо для того, щоб забезпечити зростаючі потреби у перевезеннях. Більше того, в 2006–2010 роках значна частина рухомого складу відпрацювала вже подовжений термін експлуатації і буде списана через загрозу руйнування з причин втоми та деградації металу.

Неспроможність залізниць задовольнити потреби в перевезеннях негативно вплине на всю економіку України, а також на конкурентоспроможність вітчизняних залізничних перевізників, чого допустити не можна.

Таким чином, проблема оновлення рухомого складу набула першочергового значення. Її вирішення виноситься на державний рівень, що безпосередньо впливає на гарантування національної безпеки. Відповідно до Закону України «Про пріоритетні напрямки інноваційної діяльності в Україні» № 433 від 16.01.2003 року будівництво і реконструкція транспортних систем визначені стратегічним напрямком діяльності уряду [42].

У комплексному вирішенні нагальної проблеми оновлення залізничного рухомого складу виконання капітальних ремонтів з подовженням терміну експлуатації та модернізація існуючого рухомого складу, а також проста заміна зношеного рухомого складу на новий (спроектований більше півстоліття тому), можуть розглядатися не більше, ніж допоміжні заходи. З огляду на необхідність нового рівня транспортного забезпечення потреб економіки й суспільства, а також конкуренцію на європейському ринку перевезень, застосуванням тільки цих складових вирішити проблему оновлення рухомого складу неможливо.

Таким чином, пріоритетом у цьому питанні повинно стати забезпечення залізниць України рухомим складом переважно нового покоління. Це дозволить покращити техніко-економічні показники діяльності залізничного транспорту, поліпшити безпеку та зручність перевезень, підвищити конкурентоспроможність залізниць України, зробити ривок у підвищенні ефективності роботи галузі. Зараз нагальним є розв'язання таких більш масштабних завдань:

- якісне виготовлення та серійне виробництво нового рухомого складу;
- створення широкої гами спеціалізованих та універсальних вагонів з поліпшеними техніко-економічними показниками (вантажопідйомність, маса тари, надійність тощо);
- створення локомотивів нового покоління з підвищеною потужністю, у тому числі зі швидкістю до 200 км/год;
- створення рухомого складу для міждержавних перевезень типу «Схід–Захід» з вирішенням проблем щодо відповідності вітчизняного рухомого складу вимогам та умовам експлуатації, які діють у країнах-членах Міжнародного союзу залізниць (UIC); спрощення переходу рухомого складу з однієї ширини колії на іншу за рахунок широкого застосування візків з розсувними колісними парами;
- наукові дослідження, розробка та впровадження нових конструкційних матеріалів і сталей;
- наукові дослідження щодо забезпечення вимог безпечної експлуатації рухомого складу та охорони навколишнього середовища; удосконалення та виробництво відповідних конструкційних елементів та вузлів; створення сучасної вітчизняної випробувальної бази (полігону) для випробовувань рухомого складу та його конструктивних елементів; нормативно-правове забезпечення розвитку рухомого складу [116].

Наявність Програми, що дозволить вирішити вищевказані завдання, можна розглядати як основу державної антикризової політики, обов'язкової під час проведення реформування.

Привертає увагу наукова праця Ю. М. Цвєтова та М. В. Макаренка [110], у якій надано основні напрями вирішення цільових задач реформування залізничного транспорту, у т.ч. шляхи, способи та етапи реформування, фінансове забезпечення та очікувані результати, систематизовано цілі реформування.

У державах Центральної та Східної Європи в кінці 90-х років набула розвитку тенденція до зниження питомої ваги залізничного транспорту на ринку транспортних послуг у вантажних та пасажирських перевезеннях. Ситуація, яка виникла на залізницях європейських держав, вимагала підвищити ефективність та конкурентоспроможність залізничних мереж з урахуванням специфіки роботи залізничного транспорту, а саме: знизити транспортні тарифи на перевезення та мінімізувати збитковість пасажирських перевезень та їх перехресне субсидіювання за рахунок вантажних перевезень. З метою виконання поставлених завдань Рада Європейської співдружності прийняла 28 липня 1991 Директиву 91/440, у якій запропонувала державам-членам Європейського Союзу (далі – ЄС) знизити транспортні тарифи на перевезення за рахунок удосконалення структури управління залізничним транспортом.

З моменту прийняття Директиви ЄС 91/440, яка передбачає відокремлення експлуатаційної діяльності від володіння інфраструктурою, пройшло понад 20 років. Можна вважати цей період достатнім для оцінки організаційних структур, які з'явилися за цей період і створили можливість для вирішення завдань, передбачених Європейською комісією «Європейська транспортна політика 2001 р., час для рішень» [25].

Одним з найбільших впливових регіональних інтеграційних об'єднань світовим товариством визнано Європейський союз (ЄС), створений у 1957 році. Його членами є 15 держав Європи, а саме: Німеччина, Італія, Франція, Бельгія, Нідерланди, Люксембург, Данія, Ірландія, Велика Британія, Греція, Іспанія, Португалія, Австрія, Швеція, Фінляндія. Вважається, що залізниці 15 держав-членів ЄС відчують позитивне значення інтеграції залізниць нових членів ЄС в загальноєвропейську залізничну мережу, оскільки ринок залізничних

перевезень суттєво збільшиться з утворенням транс'європейських транспортних коридорів великої протяжності і переваги залізниць за рахунок збільшення провізної здатності проявляться з більшою очевидністю.

Директива ЄС 91/440 містить правові основи приватизації залізничних підприємств європейських держав. У ст. 1 Директиви регламентовано, що керівництво залізничними підприємствами держав-членів ЄС не повинно залежати від державних та політичних умов, а обсяг послуг, які вони надають, і ціна на них можуть бути встановлені без урахування цих умов. Поняття «залізничне підприємство» визначається ст. 3 Директиви. Згідно з визначенням, це поняття охоплює всі приватні або публічно-правові підприємства, основна діяльність яких полягає в наданні послуг з перевезення залізницями вантажів і пасажирів. Надалі директива пропонує незалежне керівництво транспортним підприємством, але на підприємства інфраструктури це положення поширюється не обов'язково. Директива розподіляє залізничні підприємства й підприємства, які займаються експлуатацією інфраструктури, в обов'язки яких також входить облаштування і поточне утримання залізничних ліній. Питання про форму власності розв'язується таким чином: держава-член ЄС сама вирішує залишається вона власником інфраструктури або створюється самостійне підприємство інфраструктури [25].

На прикладі Німеччини та Франції розглянуто основні положення транспортної політики держав-членів ЄС, які схожі між собою та відрізняються лише обсягом вантажообігу. Згідно з положеннями транспортної політики ЄС в Німеччині станом на 1999 рік склалася структура, яка повною мірою відповідає потребам внутрішнього та міжнародного транспортного ринків.

Німеччина. Перший етап реформи в Німеччині розпочався в 1994 році й здійснювався впродовж 5 років та був використаний для підготовки й вирішення завдань другого етапу – створення цільової структури із самостійних акціонерних товариств на чолі з холдинговою компанією. 1 січня 1994 року було засноване акціонерне товариство залізниць Німеччини – DBAG. Держава має

можливість впливати на його діяльність через наглядову раду або збори акціонерів як єдиний акціонер [38, 71].

На другому етапі реформи в 1999 році підприємство Deutsche Band (залізниці Німеччини) отримує статус концерну на чолі з холдинговою компанією DBAG. На рис. 1.3 наведено структуру управління залізничним транспортом Німеччини, з якої бачимо, що холдингова компанія є управлінською структурою, несе відповідальність за кінцеві результати діяльності залізниць, розподіляє інвестиції між дочірніми компаніями та являє собою суб'єкт господарювання.

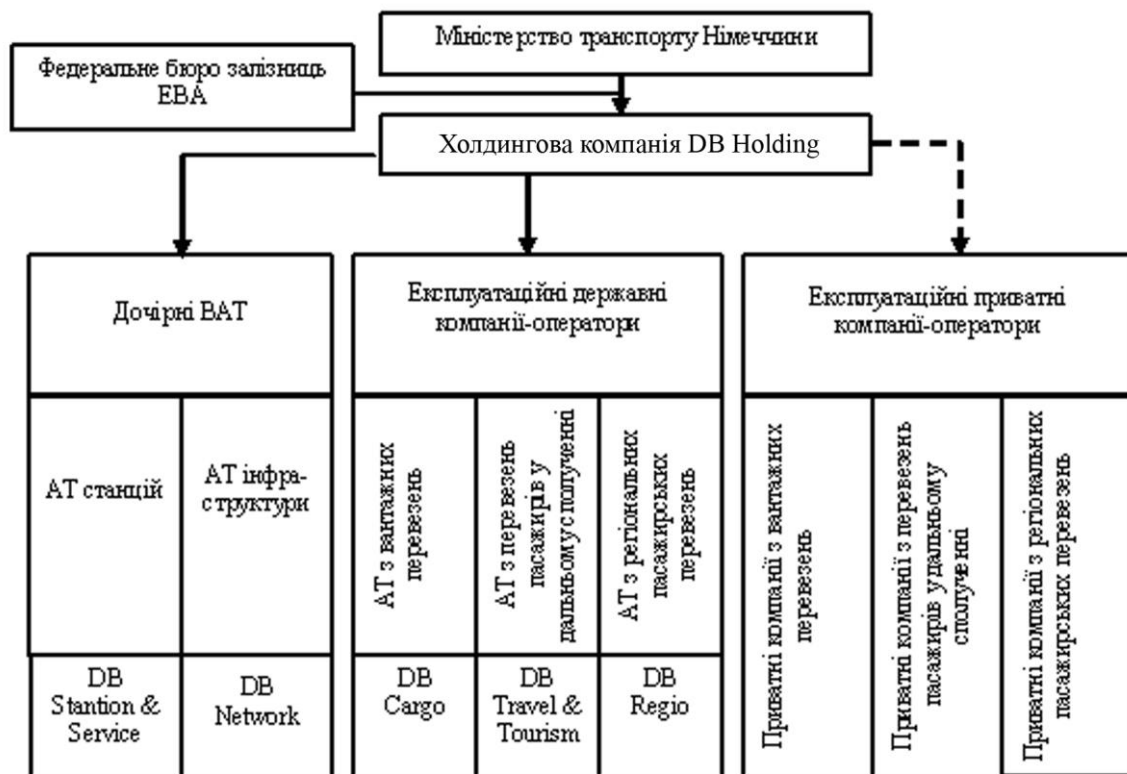


Рисунок 1.3 – Організаційна структура управління залізничним транспортом Німеччини. Джерело:[78]

Відповідальність за стан колії, засобів сигналізації, систем управління перевезеннями і електрифікації несуть компанії інфраструктури. Наступні три компанії виконують функції експлуатації [78].

Разом з державними акціонерними товариствами на ринку транспортних послуг з'являються приватні компанії, які, у свою чергу, створюють умови для

конкуренції, яка сприяє зниженню цін на перевезення. Державні функції контролю та ліцензування виконує Федеральне бюро залізниць Німеччини (EBA).

Основними результатами реформування залізниць Німеччини можна вважати збільшення обсягу наданих транспортних послуг на 10,7 % та збільшення продуктивності праці майже на 100 % [16, 148].

Франція. Законом від 1997 р. була утворена нова адміністрація RFF (мережа залізниць Франції), на яку було покладено відповідальність за утримання й розвиток інфраструктури залізниць країни. Одночасно було видано нормативні документи, що визначають функції RFF та порядок її взаємодії з державою і Національним товариством залізниць Франції (SNCF) як перевізником. Було передбачено, що:

- держава визначає вимоги до утримання та основні характеристики залізничної мережі;
- RFF як власник інфраструктури відповідає за планування, фінансування й реалізацію інвестицій на національній залізничній мережі, а також за експлуатацію і ремонт. Вона визначає цілі, принципи використання, утримання та модернізації об'єктів інфраструктури; взаємодіє зі службами управління рухом поїздів; планує джерела фінансування; виконує функції розпорядника робіт з інвестиційних проектів чи доручає їх SNCF;
- SNCF за дорученням RFF організовує експлуатаційну роботу на залізничній мережі; розробляє графік руху поїздів та контролює його виконання; виконує нагляд, поточне утримання, планові та аварійні ремонти об'єктів інфраструктури. RFF оплачує послуги SNCF в межах контракту між ними;
- відповідальність за регіональні пасажирські сполучення як експеримент, передається на рівень місцевої влади у 7 провінціях з правом розпорядження наданими державою відповідними фінансовими ресурсами.

Але найголовніше у реформі те, що вона спрямована на збереження цілісності майнового комплексу в плані відповідальності за залізничні перевезення, управління рухом та поточного утримання інфраструктури.

Із січня 2002 року набрав чинності закон, що радикально змінює організацію регіонального транспорту у Франції (рис. 1.4). Він відкриває шлях до ринку транспортних послуг іншим компаніям-операторам, що розпочне ліквідацію монополії Національного товариства залізниць Франції. У нових умовах центральний уряд має припинити сплачувати послуги SNCF з організації регіональних сполучень і спрямувати фінансування безпосередньо регіональним адміністраціям. Це не стосується 7 пілотних регіонів, де ці зміни відбулися ще у 1997 році.



Рисунок 1.4 – Організаційна структура управління залізничним транспортом Франції. Джерело:[2]

Починаючи з 2002 року регіони отримали можливість укладати контракти з SNCF як з єдиним оператором та будуть використовувати фонди центрального уряду для компенсації витрат SNCF у місцевому та регіональному сполученні.

Зараз закон не допускає конкуренцію у сфері регіональних пасажирських перевезень. SNCF має намір і надалі бути лідером у цій сфері за рахунок високого рівня обслуговування й безпеки за мінімальних витрат. На підставі викладеного можна зробити такі висновки:

- у Франції дуже повільно впроваджується конкуренція, щоб не допустити помилок у реформуванні та запобігти руйнуванню цілісного майнового залізничного комплексу;
- комерціалізація перевезень відбувається тільки в пасажирському регіональному сполученні;
- уряд Франції не підтримує приватизацію і гальмує її впровадження;
- діяльність залізниць Франції слід визнати успішною, оскільки доходи від перевезення 1 т вантажів у два рази вищі, ніж у Німеччині, та в чотири рази вищі, ніж у Польщі. Дохід від перевезення одного пасажиря у Франції також вище, ніж у Німеччині та Польщі [90].

Стосовно реформування залізниць Франції, необхідно звернути увагу на те, що ця держава пішла неповторним шляхом перетворень, завдяки чому було створено проміжні приватні структури для передавання замовлень на перевезення державним структурам.

Вимоги пакету керівних документів ЄС передбачають створення конкуренції на ринку вантажних і пасажирських перевезень [25, 26]. На практиці конкуренція вводиться, але досить повільно. Найбільше просунулися залізниці Польщі, Угорщини, Словачії і Естонії у сфері внутрішніх вантажних перевезень [39, 76, 85, 90]. За матеріалами Міжнародної конференції з питань вивчення міжнародного досвіду реформування залізничного транспорту, що відбулася у травні 2009 року у Львові, доцільно розглянути транспортну політику вищезначених держав на прикладі Польщі, Казахстану та Росії [65].

Польща. Реформування Державних залізниць Польщі (РКР) розпочалося з ухвалення у 1990 році Закону про приватизацію державних компаній, який допускав створення акціонерних товариств із часткою РКР, яка дорівнювала 51 %. Таких компаній було створено 10, у тому числі в секторі логістики,

виробництва і монтажу систем сигналізації і зв'язку, а також в неосновній діяльності, а саме у видавництві та поліграфії. У процесі реструктуризації РКР пройшла 4 етапи. На першому етапі (1990–1997 рр.) зі складу РКР було виведено 80 підприємств з технічного обслуговування рухомого складу, виробництва вузлів та деталей, проектування і будівництва цивільних споруд.

На другому етапі реструктуризації (1998–2001 рр.) було створено сектор пасажирських перевезень, вантажних перевезень, до якого увійшло тягове господарство, та сектор інфраструктури. На підставі прийнятих у 1995 році законодавчих актів у 2000 році компанії, зайняті неосновною діяльністю, наприклад у сфері лікування та іншою, були перетворені в акціонерні компанії. Була змінена структура управління РКР, виділені джерела доходів і витрат.

Третій етап (2002–2004 рр.) характеризується створенням холдингу РКР.

Четвертий етап (2005–2009 рр.) характеризується вдосконаленням структури РКР на основі досвіду 2001–2004 рр. з метою врегулювання невирішених фінансових питань. Особливе місце в реформі займає реструктуризація зайнятості, у рамках якої з дотриманням правових і фінансових гарантій було проведено скорочення кількості робочих місць з 33 700 в 1990 році до 125 000 в 2006 році, що показано на рис.1.5. Витрати на реструктуризацію зайнятості склали 1,1 млрд PLN і були повністю погашені РКР [65].

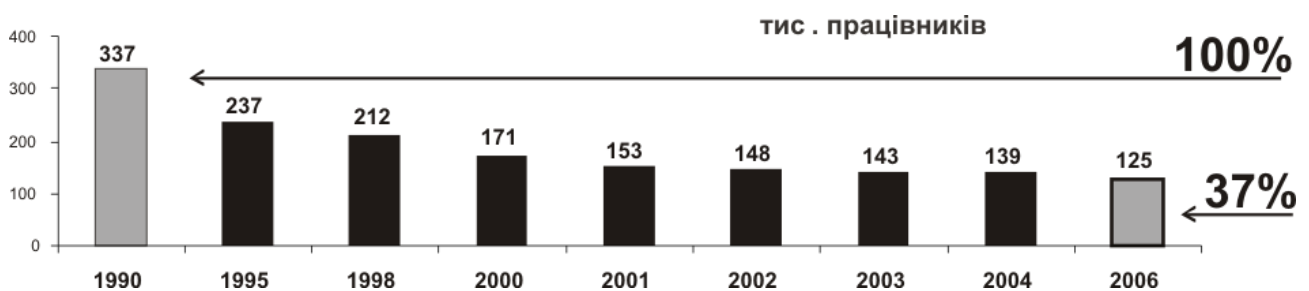


Рисунок 1.5 – Реструктуризація зайнятості. Джерело: [65]

На рис. 1.6 показана існуюча структура управління державними залізницями Польщі. Необхідно звернути увагу на те, що, як і в Німеччині,

процеси реформування залізниць Польщі на початку здійснювалися за інтеграційною моделлю, а з часом було зроблено перехід до більш радикальної холдингової моделі.

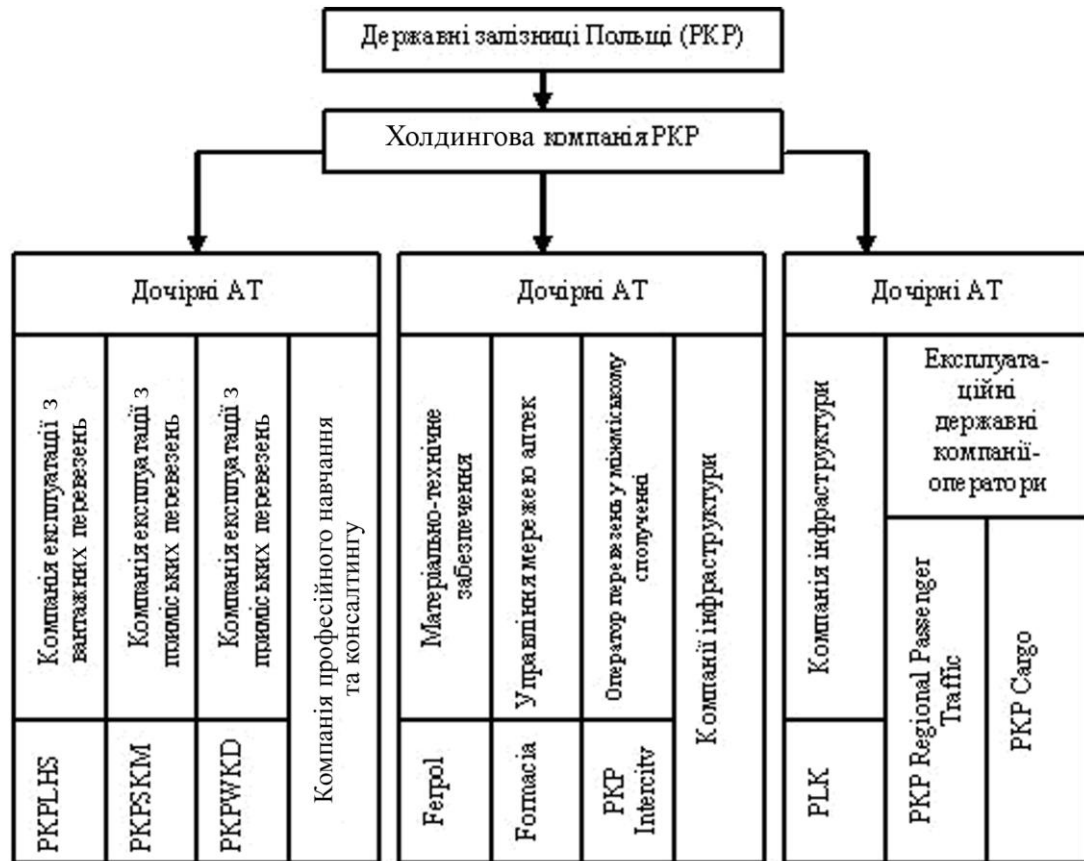


Рисунок 1.6 – Організаційна структура управління залізничним транспортом Польщі. Джерело:[76]

Казахстан. Реформування залізничної галузі в Казахстані було розпочато в січні 1997 року об'єднанням трьох казахстанських залізниць: Алматинської, Західно-Казахстанської та Целінної в складі утвореного республіканського державного підприємства «Казахстан темір жоли» з одночасним створенням в його складі шести управлінь залізниць. З моменту створення ЗАТ «Національна компанія “Казахстан темір жоли”» (надалі ЗАТ «НК”КТЖ”») дотепер впроваджено комплекс заходів, що значно покращили фінансовий і виробничий стан підприємства.

Структурна реформа, запроваджена Програмою реструктуризації залізничного транспорту на 2004–2006 рік (надалі – Програма), розроблена відповідно до Закону Республіки Казахстан від 08.12.2001 «Про залізничний транспорт» і затверджена постановою Уряду Республіки Казахстан [113], мала за мету приведення діяльності організацій залізничної галузі у відповідність до вимог законодавства Республіки Казахстан про залізничний транспорт.

Програмою встановлені основні заходи з подальшої реструктуризації галузі, спрямовані на поширення ринкових відносин, розвиток конкурентного середовища, залучення приватних інвестицій і підприємницької ініціативи на залізничному транспорті.

Перетворення республіканського державного підприємства «Казахстан темір жолі» в АТ «НК»КТЖ», реалізоване відповідно до Постанови Уряду Республіки Казахстан від 15.03.2002 р. № 310, завершило перший етап реструктуризації, що дозволяє підбити деякі підсумки реформування галузі. Об'єкти соціальної сфери – школи, дитячі та медичні заклади, витрати яких довгий час відшкодовували вантажовідправники, практично повністю передані місцевим виконавчим органам та фінансуються з державного бюджету, складовою якого є податки, що сплачують підприємства залізниць.

Усі дочірні державні підприємства, що зайняті в допоміжній діяльності («Ремпуть», «Жол жендеций по ремонту колії», «Ремлокомотив» і «Желдорреммаш» – з ремонту локомотивів, «Желдорводотеплопостачання» – із забезпечення підприємств водою та теплом, «Транстелеком» – із забезпечення послуг телефонного і телеграфного зв'язку, «Залізнична воєнізована охорона» та ін.), виділені в самостійні юридичні особи – акціонерні товариства, що дало їм можливість застосовувати більш гнучкі ринкові механізми за умов збереження контролю й управління з боку ЗАТ «НК»КТЖ», яке володіє пакетами акцій.

Для розміщення конкурентного сектора послуг у сфері ремонту рухомого і тягового складів були створені виробничі кооперативи й товариства з обмеженою відповідальністю на матеріальній базі філіалів таких підприємств,

як «Ремлокомотив», «Ремвагон», «Желдорреммаш» та «Пасажирські перевезення».

Одним з найважливіших заходів першого етапу стало виділення майнового комплексу магістральної залізничної мережі й передача його у власність АТ «НК»КТЖ». Завершення першого етапу реструктуризації позначилось подальшим покращенням виробничих і фінансово-економічних показників залізничного транспорту.

У кінці 2003 року були створені акціонерні товариства «Локомотив», основним видом діяльності якого є надання послуг локомотивної тяги, та «Казжелдортранс». Водночас у складі ЗАТ «НК»КТЖ» створені структурні підрозділи: Дирекція магістральної мережі, до компетенції якої входить експлуатація і утримання магістральної залізничної мережі, і Дирекція перевезень, що виконує функцію диспетчерського управління рухом поїздів [3].

Структура залізничного транспорту Казахстану станом на кінець 2006 року наведена на рис. 1.7.

Росія. Програма структурної реформи залізничного транспорту передбачає проведення реформування галузі за три етапи.

Перший етап (2001–2003 рр.) включає розробку проектів законодавчих і інших нормативних правових актів, необхідних для реалізації Програми структурної реформи та розділення на залізничному транспорті функцій державного регулювання і господарського керування, створення відкритого акціонерного товариства «РЖД».

Другий етап (2003–2005 рр.) передбачає реорганізацію відкритого акціонерного товариства «РЖД» шляхом виділення в дочірні акціонерні товариства самостійних структурних підрозділів, що здійснюють окремі види підприємницької діяльності, створення умов для підвищення рівня конкуренції у сфері вантажних і пасажирських перевезень та поетапне скорочення перехресного субсидування.

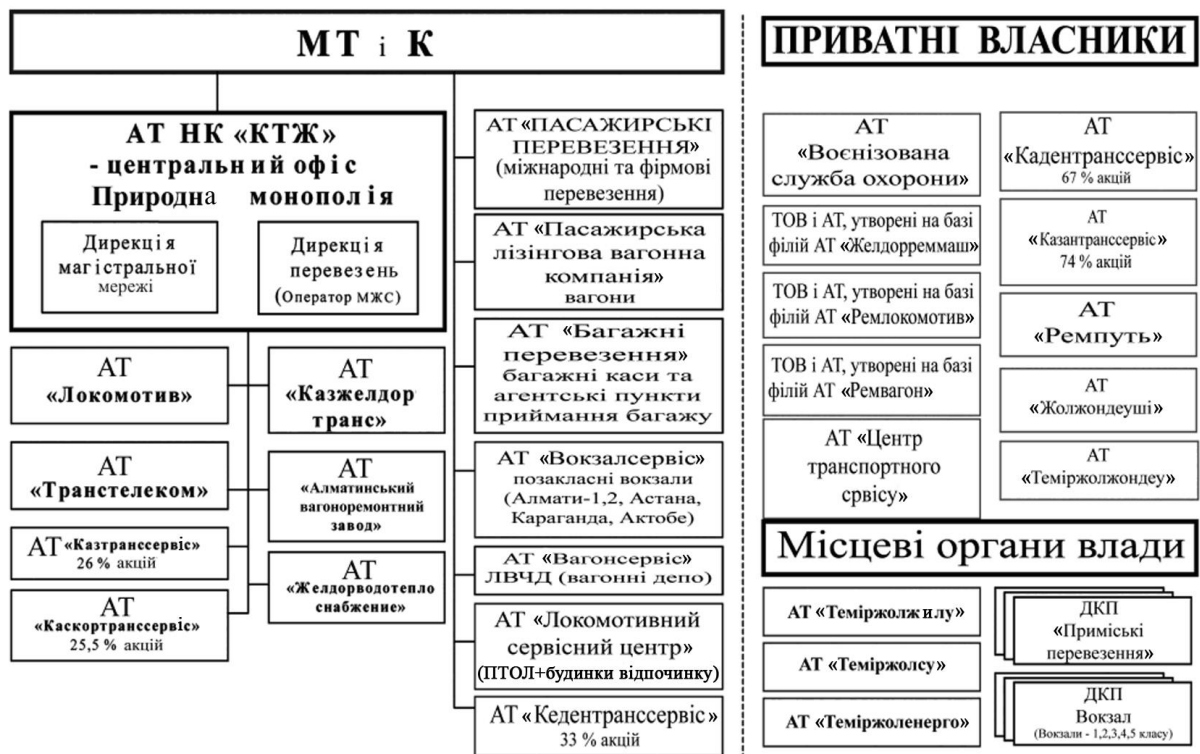


Рисунок 1.7 – Організаційна структура управління залізничним транспортом Казахстану. Джерело: [3]

На третьому етапі (2006–2010 рр.) реформування залізничного транспорту передбачено залучення інвестицій для розвитку залізничного транспорту шляхом продажу пакетів акцій дочірніх підприємств відкритого акціонерного товариства «РЖД» та реформування пасажирського комплексу [100].

Серед основних результатів виконаних перетворень можна виділити: заснування ВАТ «РЖД» Постановою Уряду Російської Федерації від 18.09.2003 р. № 585; з 1 жовтня 2003 року початок господарської діяльності компанії за умови закріплення 100 % акцій у федеральній власності. Формування майнового комплексу ВАТ «РЖД» здійснено за рахунок внесення у статутний фонд ВАТ «РЖД» майнових комплексів 987 підприємств, що склало понад 1,5 трлн крб.; виконано державну реєстрацію прав ВАТ «РЖД» на нерухоме майно (99,9 %) і земельні ділянки (87 % сумарної площі); виконано передачу у власність суб'єктів Федерації і муніципальних утворень значної частини житла (96 %) і установ соціальної сфери [79]. Це дозволило

забезпечити ефективний розвиток бізнесу залізниць у нових умовах, підвищити якість транспортного обслуговування підприємств і населення та інвестиційні можливості залізничного транспорту, у тому числі за рахунок залучених коштів; покращити динаміку ключових показників залізничного транспорту у 2003–2008 роках (рис. 1.8) та динаміку індексів цін і тарифів з 2003 по 2008 рік до грудня 2002 р. (рис. 1.9).

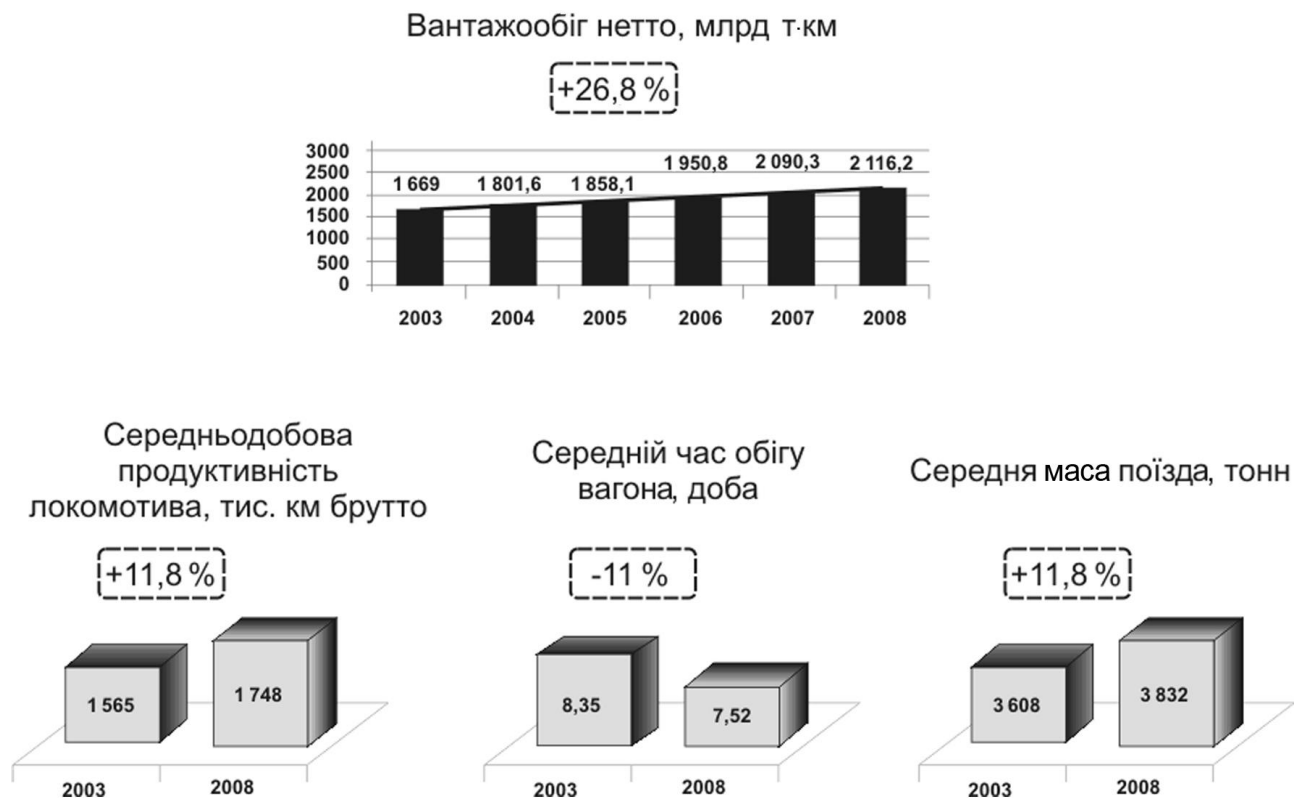


Рисунок 1.8 – Динаміка показників залізничного транспорту Росії

Джерело: [65]

Зростання тарифів на вантажні перевезення нижче за зростання цін у промисловості, завдяки чому значно знижена транспортна складова в ціні продукції, яка перевозиться залізничним транспортом, що проілюстровано діаграмою 1.10

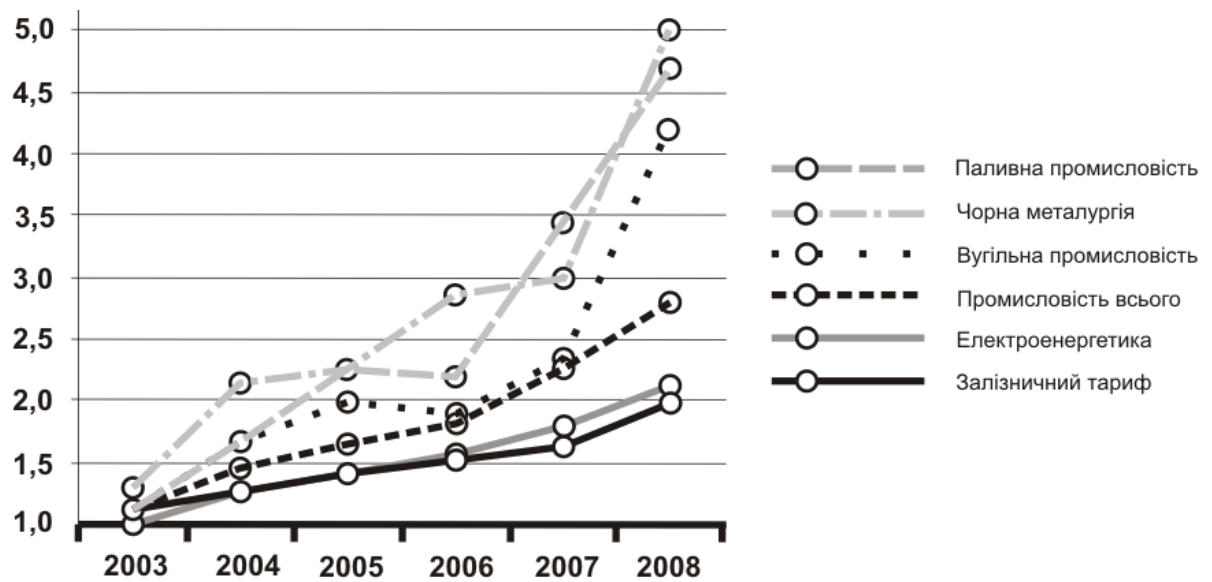


Рисунок 1.9 – Динаміка індексів цін і тарифів. Джерело:[65]

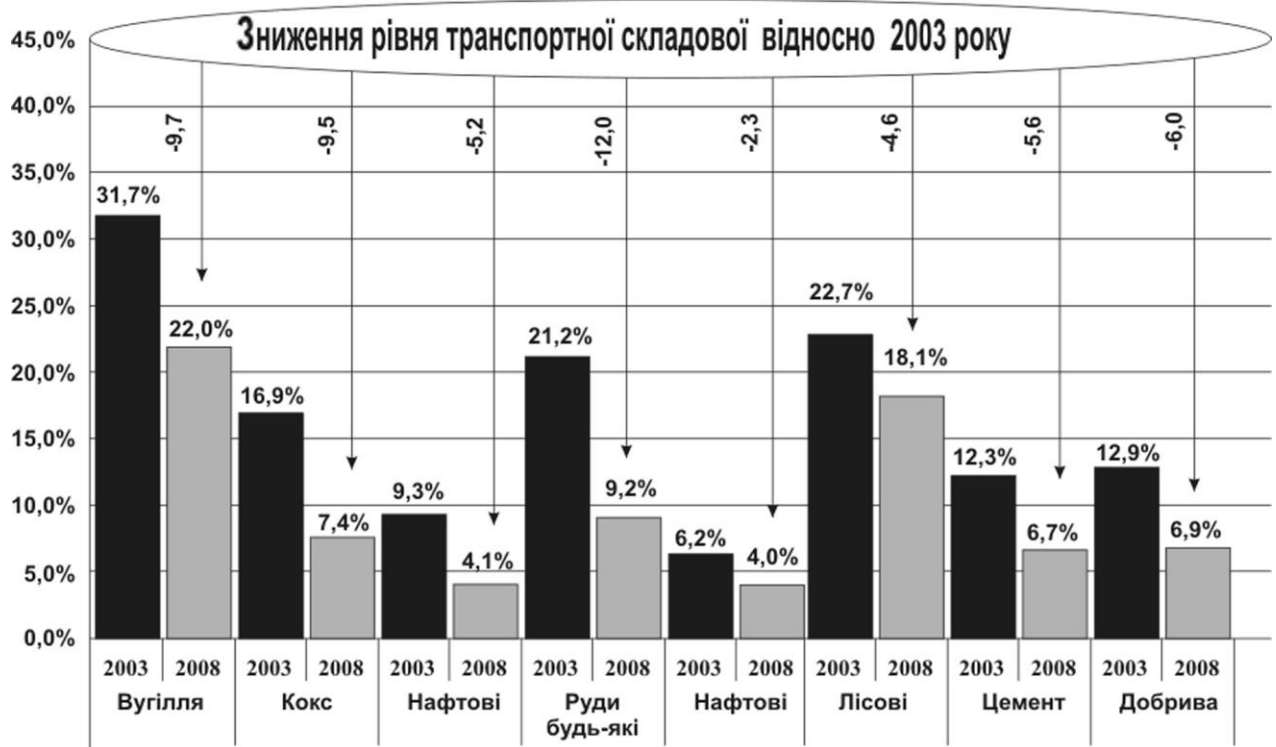


Рисунок 1.10 – Діаграма рівня транспортної складової в ціні продукції

Джерело: [65]

Таким чином, цілком ймовірно, що структура управління російськими залізницями може бути подана у такому вигляді (рис. 1.11) [65].



Рисунок 1.11 – Організаційна структура управління залізничним транспортом Росії. Джерело: [65]

Слід зауважити, що, незважаючи на певні заходи щодо реформування залізниць Росії за вертикально-інтегрованим принципом, так само як і залізниць Казахстану, виникли певні проблеми з управління приватним парком вантажних вагонів; досить слабо розвинуто ринок приватних пасажирських перевезень.

Китай. Нова структура залізничного транспорту в цій країні формується поступово залежно від темпів просування орієнтованої на ринкові умови реформи, відділення функцій державного регулювання від перевізної діяльності, обмеження природної монополії і розвитку конкурентного середовища. Для забезпечення стабільного розвитку галузі створюється система державного регулювання, яка відповідає економічній ситуації в державі і на залізницях. Багато уваги приділяється питанню щодо функцій, принципів та варіантів організації відомств регулювання.

До функцій органу державного регулювання належать:

- регулювання природної монополії. Державне регулювання полягає у визначенні й стягуванні платні за користування інфраструктурою, розподілі пропускної спроможності, закритті і виведенні з експлуатації об'єктів інфраструктури, плануванні будівництва й утриманні інфраструктури;
- регулювання умов конкуренції. Функція стосується в основному компаній-операторів. Для гарантування безпеки на залізничному транспорті й контролю за процесом технічної гармонізації необхідно посилити регуляційну діяльність у цій сфері шляхом розробки норм безпеки, технічних умов та нагляду за їх виконанням; розслідування та оцінки транспортних інцидентів з тяжкими наслідками та покарання відповідальних сторін;
- координація і розв'язання спірних питань. Ця функція полягає в координації взаємовідносин між залізничними компаніями, розв'язанні виникаючих спірних питань, звертань до компаній інфраструктури й операторів у випадку необхідності рішення термінових транспортних задач;
- захист соціальних інтересів. Поточна ситуація в Китаї, стан і роль залізничного транспорту в національній економіці потребує рішення транспортних задач в інтересах суспільства. З одного боку – реформування з орієнтацією на ринок і комерціалізація залізниць спрямовані на беззбитковість їх роботи, а з іншого – одним з результатів реформи повинна стати система субсидування соціально необхідних, але збиткових перевезень та контроль держави за їх виконанням.

Для вирішення численних проблем, пов'язаних з функціонуванням існуючої мережі, міністерство залізниць Китаю сформулювало кілька варіантів їх реформування. Як базова прийнята модель відділення функцій управління інфраструктури залізниць від експлуатаційної діяльності (рис. 1.12). Цей принцип означає, що інфраструктура національної мережі залізниць (природна

монополія) залишається під контролем уряду, а перевезення пасажирів і вантажів будуть виконуватися компаніями – операторами.

Запропоновано утворити компанію інфраструктури національних залізниць та кілька вантажних і пасажирських компаній, діяльність яких зорієнтована на роботу на ринку транспортних послуг. Національна компанія інфраструктури, що заснована Державною Радою, є суб'єктом макрорегулювання й буде займатися реалізацією транспортної політики держави за відповідного фінансування з її боку. Доходи компанії інфраструктури формуються за рахунок коштів, які сплачують компанії-оператори за використання пропускної спроможності мережі. Отримані доходи компанія мусить спрямовувати у фонди фінансування будівництва нових об'єктів та на поточне утримання інфраструктури залізниць.

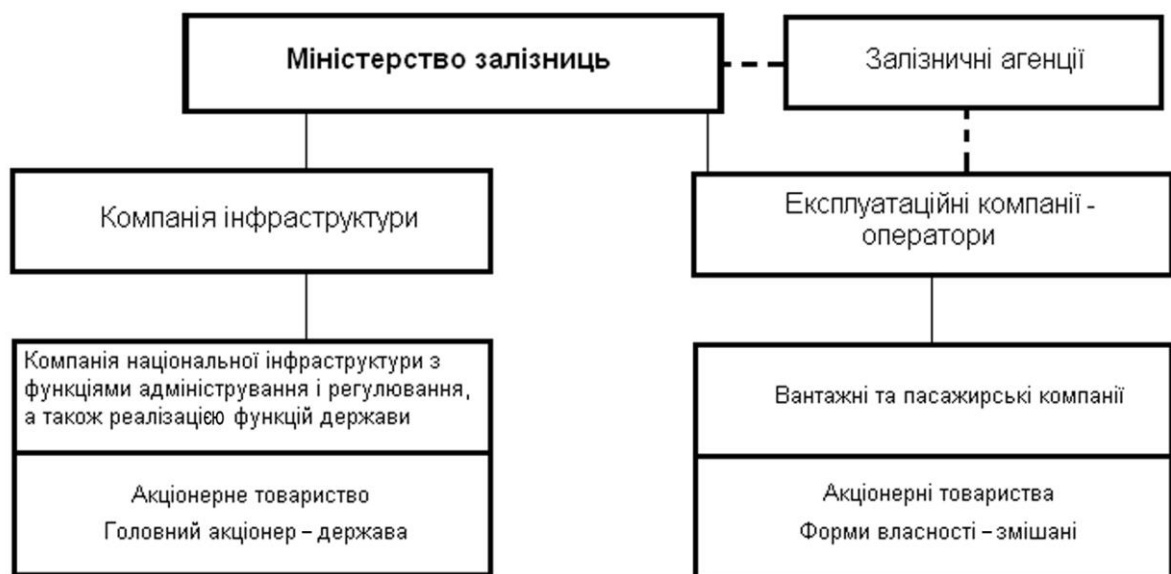


Рисунок 1.12 – Організаційна структура управління залізничним транспортом Китаю. Джерело: [149]

Уряд зі свого боку повинен розробити правила надання субсидій за збиткові перевезення. Розмір плати за використання інфраструктури погоджується на рівні уряду. Компанії-оператори, одержуючи доходи від

пасажирських та вантажних перевезень, повинні сплачувати послуги інфраструктури та інших організацій, які забезпечують транспортні процеси.

За цієї моделі реформування компанії національної інфраструктури надано право розпоряджатися та управляти державним майном, яке передано у статутний фонд акціонерного товариства, і виконувати функції адміністрування та регулювання діяльності залізниць, а також функції держави з підтримки розвитку залізничного транспорту.

Поступово владні структури на рівні уряду почнуть перетворюватися на залізничні агенції (див. пунктир на рис. 1.12). Основною функцією цих агенцій буде макрорегулювання та адміністрування діяльності залізничної промисловості, формування планів та політики його розвитку, розробка стандартів, моніторинг питань безпеки руху поїздів, розробка правил виходу на ринок транспортних послуг та роботи на ньому [149].

1.3 Аналіз управлінських рішень щодо підвищення ефективності діяльності підприємств з вантажних перевезень

Відповідно до поставленої мети в даному підрозділі автором розглядаються управлінські рішення за двома напрямками: аналіз діяльності новостворених структур, що зараз працюють у транспортному бізнесі, та деякі проблеми, пов'язані з міжнародними вантажними перевезеннями, що виконуються в межах Ради із залізничного транспорту держав-учасниць СНД і Балтії.

Постанова КМУ № 270 від 21.09.1993 р. «Правила здійснення транспортно-експедиційної діяльності під час перевезення експортно-імпортних і транзитних вантажів» [99] надала можливість і поштовх для створення структур, які б забезпечували високий рівень комплексного транспортно-експедиційного обслуговування транзитних і експортно-імпортних вантажів під час перевезень залізничним транспортом у вагонах УЗ або орендованому рухомому складі і, у свою чергу, підвищила ефективність

функціонування підприємств з вантажних перевезень. До найпоширеніших послуг експедиційного сервісу, які в наш час надаються усіма експедиторськими структурами, належать:

- послуги по організації перевезень залізничним транспортом;
- консультації зо оптимізації умов перевезень залізничним транспортом;
- комп'ютеризований процес від отримання запиту на перевезення до завершення перевезень;
- надання інформації про стан та місцезнаходження вантажу, час його перевантаження та передачі на прикордонних станціях;
- контроль проходження в межах України та інших держав, пошук вантажу;
- забезпечення організації страхування та охорони вантажу.

Крім цього, для зміцнення конкуруючих позицій кожна компанія надає свій характерний комплекс послуг. Транспортно-експедиційне підприємство «Югинтертранс» створене в 1994 році. Організовує перевезення вантажів залізничним транспортом в межах України на всіх залізницях, а також транзитні перевезення державами СНД, перевезення вантажів з портів Азово-Чорноморського басейну, р. Дніпро, паромними переправами Баку–Туркменбаши, Баку–Актау, Іллічівськ–Поті, Іллічівськ–Варна. Підприємство є членом Всесвітньої асоціації міжнародних експедиторів (FIATA), Асоціації міжнародних експедиторів України (АМЕУ), Торгово-промислової палати України (ТПП).

ЗАО «Інтертранс» – також дійсний член АМЕУ і FIATA – забезпечує високий рівень комплексного транспортно-експедиційного обслуговування транзитних і експортно-імпортних вантажів залізничним і власним автомобільним транспортом. Підприємство входить до п'ятірки найбільш впливових міжнародних автоперевізників України за чисельністю рухомого складу – понад 150 автомобілів, що відповідають вимогам «ЄВРО-2» і «ЄВРО-3».

ТОВ «Лемтранс» є дійсним членом АМЕУ і першим експедитором, що

отримав сертифікат МТУ на експедиторську діяльність. Компанія надає експедиційні послуги з вантажних перевезень залізницями держав СНД і Балтії, з вантажів у Маріупольському торговельному порту, є ліцензованим оператором з перевезення вантажів у власному рухомому складі; для потреб залізниць України здійснює поставки рейок, елементів верхньої будови колії, стрілочних переводів, колієремонтних машин і механізмів, а також інших технічних засобів для забезпечення процесу перевезень. Партнерами ТОВ «Лемтранс» є понад 650 юридичних осіб, у числі яких потужні підприємства і компанії металургійної, вугледобувної та інших галузей промисловості України, Росії і далекого зарубіжжя.

З метою вирішення проблеми оновлення рухомого складу або подовження терміну експлуатації за рахунок капітально-відновлювального ремонту, частина вагонів інвентарного парку УЗ була передана на баланс інших державних структур. У цілому інвентарний парк вантажних вагонів, що перебуває на балансі залізниць та інших підприємств Укрзалізниці, станом на 01.01.2005 р. становить 149 441 вагон, на балансі ДП УДЦ «Укрспецвагон» 10 300 вагонів з урахуванням повернутих у вересні 2005 року 2 789 котуновозів; на балансі ДП УДЦТС «Ліски» – 3 427 фітингових платформ [115].

Український державний центр «Укрспецвагон» створено на базі Панютинського вагоноремонтного заводу. Це підприємство державної власності, на якому діє цехова структура управління виробництвом. Основними напрямками діяльності підприємства є:

- капітальний, капітально-відновлювальний і деповський ремонт вантажних вагонів;
- експлуатація за рахунок надання в оренду й подальше обслуговування спеціалізованих вагонів;
- ремонт і формування колісних пар;
- надання транспортно-експедиційних послуг під час перевезення експортно-імпортних і транзитних вантажів та ін.

Передача рухомого складу на баланс УДЦ «Укрспецвагон» виконується поступово на підставі рішень Укрзалізниці, що, у свою чергу, приводить до зменшення збитків УЗ за рахунок того, що частина витрат на ремонт загального рухомого складу компенсується Центром внаслідок надання в оренду рухомого складу.

Український державний центр транспортного сервісу «Ліски» є найпотужнішим транспортним підприємством держави. Центр як структурний підрозділ Укрзалізниці є розпорядником всього парку контейнерів залізниць України – близько 4 тис. великовагових (20- і 40-футових контейнерів) та понад 20 тис. середньовагових контейнерів, контейнерний термінал площею понад 27 тис. м, відкриті та криті склади, ремонтне депо і розвинута мережа терміналів у різних регіонах держави. УДЦТС «Ліски» пропонує сучасний спосіб доставки вантажів у великовагових автомобілях, що перевозяться на спеціалізованих залізничних платформах, так звані контрейлерні, або інтермодальні перевезення, які на постійній основі організовані за допомогою двох регулярних контрейлерних поїздів: «Вікінг» – сполученням Іллічівськ–Клайпеда (Литва) і «Ярослав» – сполученням Київ–Славкув (Польща).

У рамках Програми реструктуризації залізничного транспорту за участю ТОВ «Укрметалургтранс» створено першу в СНД приватну операторську компанію з організації перевезень гірничо-металургійної сировини у спеціалізованих вагонах-котуновозах. У своєму розвитку з 1967 року компанія пройшла шлях від Главку Міністерства чорної металургії України до незалежного комерційного підприємства, що об'єднала спільною метою металургів і залізничників.

З 1997 року ТОВ «Укрметалургтранс» як самостійне підприємство працює за трьома напрямками: експедиторська, логістична та операторська діяльність. Високо оцінивши технічні можливості та фінансову стабільність підприємства, з травня 2001 року Міністерство промислової політики України призначило компанію оператором-координатором залізничних вантажних перевезень у вагонах-котуновозах. Головне призначення оператора –

планування та організація експлуатації власного та дорученого йому вагонного парку у взаємодії з оперативними службами залізниць та замовниками перевезень. В управлінні ТОВ «УМТ» знаходиться парк з більш ніж 3 500 вагонів. Результати роботи показали, що з появою на ринку вантажних перевезень операторської структури прибутковість вагона-котуновоза збільшилась у середньому на 20 %.

Високий рівень зовнішньої орієнтації економіки України докорінним чином змінив характер транспортно-економічних зв'язків, перетворивши їх основну частину на категорію міжнародних: експортних, імпорتنих і транзитних. Встановлено, що основні напрямки зовнішньоторговельних зв'язків і транзитних перевезень безпосередньо впливають на особливості їх транспортного забезпечення. Так, із країнами СНД формується близько 50 % зовнішньоторговельного обороту (експорт–імпорт) України та близько 90 % транзитних вантажопотоків, реалізація яких виконується в основному двома видами транспорту – залізничним і трубопровідним, які за економічними та техніко-технологічними умовами не є конкурентними між собою. Близько 30 % зовнішньоторговельного обороту України припадає на європейські країни, транспортне забезпечення яких здійснюється в основному залізничним транспортом, і частково – річковим та автомобільним. Близько 50 % транзитних потоків вантажів транспортується також у змішаному сполученні за участю залізничного та водного транспорту, на залізничному транспорті питома вага таких перевезень становить близько 40 %.

У цих умовах основним системоутворюючим компонентом у структурі економіки України, фактором реалізації її геостратегічного потенціалу та збільшення її ролі у міжнародному розподілі праці є залізничний транспорт. Це фактично єдиний вид транспорту, що забезпечує міжгалузеві, міжрегіональні та міжнародні транспортно-економічні зв'язки, а також транзитні потоки вантажів без наявності конкуренції з боку водного й автомобільного транспорту [124, с. 14–15].

За цих обставин у рамках даної роботи розглянуті деякі проблеми, пов'язані з міжнародними вантажними перевезеннями, що виконуються в межах Ради із залізничного транспорту держав-учасниць СНД і Балтії, а саме: систему економічної відповідальності за несвоєчасне проведення платежів за вантажні перевезення та механізм розрахунків взаємовідносин залізничних адміністрацій у разі втрати або пошкодженні рухомого складу до ступеня виключення з інвентарю. Рішення цих проблем суттєво підвищить ефективність міжнародних вантажних перевезень.

Порядок проведення взаєморозрахунків між залізницями регламентується Правилами комплексних розрахунків, у яких для зниження ризику можливих неплатежів передбачено нарахування відсотків за прострочення платежу. У наш час за прострочення платежу за сальдовими відомостям передбачена оплата стороною-дебітором стороні-кредитору 6 % річних (прості нескладні відсотки) за всі дні прострочення від всієї суми несвоєчасно виконаних платежів, що нижче рівня світової інфляції і відсотків банків за наданими кредитами в державах-учасницях Ради із залізничного транспорту. За умови того, що платня за міжнародні вантажні перевезення у взаємовідносинах між залізницями здійснюється на 2–3 місяці пізніше, ніж виконано перевезення і отримано кошти від вантажовідправників/вантажоотримувачів, експедиторських та операторських кампаній, порушення договірних зобов'язань щодо терміну платні збільшує втрачену вигоду залізниць. Порядок нарахування відсотків за прострочення платежу доречно розглядати як платню за користування коштами кредитора за період, у якому дебітор неправомірно ними користувався, тобто вважати це вимушеним грошовим кредитом у стосунках між залізницями. Оскільки поняття «кредитування» передбачає отримання доходу у вигляді відсотків за користування запозиченими коштами, базова відсоткова ставка для нарахування відсотків повинна бути не нижчою за середньозважену ставку LIBOR з надання міжбанківського кредиту для платежів у швейцарських франках або ставки рефінансування національних банків держав, залізниці яких є учасниками відповідних правил про

взаєморозрахунки. Для внесення змін і доповнень у Правила комплексних розрахунків необхідно привести у відповідність з міжнародними і законодавчими актами порядок застосування економічних санкцій у відносинах між залізницями [75, с. 46–47].

Механізм розрахунків відносин залізничних адміністрацій за втрачені або пошкоджені вагони до ступеня виключення з інвентарю передбачений «Правилами експлуатації» [104]. Статистичні дані про узгодження компенсації за вагони, пошкоджені до ступеня виключення з інвентарю, наведені в додатку А. Ураховуючи те, що на весь час узгодження залізнична адміністрація-власниця пошкоджених вагонів лишається можливості своєчасно виконувати зобов'язання перед вантажовідправниками з надання вагонів під навантаження вантажів і, як наслідок, має фінансові втрати, вважається за доцільне дослідити величини максимально не отриманого доходу («втраченої вигоди») та не отриманого прибутку з подальшим порівнянням цих величин з отриманою платою за використання вагонів. Ці дослідження виконуються автором роботи в наступному розділі.

Висновки до розділу 1

Зараз відбувається реформування державних залізниць у світлі вимог директив ЄС 91/440 та 2001/12, 2001/13 і 2001/14 у країнах-членах ЄС, нових членах ЄС, що приєдналися до Європейського Союзу у травні 2004 року, та у країнах-кандидатах на майбутнє членство, а також у державах Азії, Америці й Канаді, Австралії. Реформування залізниць зумовлено вимогою, яка вперше була прописана в Директиві 91/440/E40 і полягає у відокремленні двох секторів у традиційній організаційній структурі: управління інфраструктурою та управління перевізним процесом. Інфраструктура є природною монополією і залишається в державній власності або державі має належати контрольний пакет її акцій. Перевезення вантажів мають виконувати на конкурентній основі

експлуатаційні компанії-оператори. Встановлено, що основним інструментом антикризового управління є санація і реструктуризація.

На підставі досліджень, виконаних у першому розділі, можна зазначити:

1. Структура внутрішнього економічного механізму підприємства є основою для подальшого прикладного застосування механізму управління залізничними вантажними перевезеннями.

2. В умовах сучасного ринку з'являються нові моделі в різних сферах діяльності за рахунок збільшення кількості окремих елементів економічного механізму підприємств.

3. За час тривалого процесу реформування залізничного комплексу було визначено три види структурних моделей, які можуть бути прийнятні для країн-кандидатів у члени ЄС:

– *модель розділення*, за якою виконується інституційне розділення операторів інфраструктури й підприємств, що здійснюють залізничні перевезення. У кожній сфері діяльності залізниць працює самостійна юридична особа, з відокремленим балансом, звітністю і відповідальністю за результати діяльності;

– *інтеграційна модель*, за якою сфери діяльності незалежні одна від одної з погляду управління і мають окремі рахунки та окремий баланс, але відповідні організаційні структури не є самостійними юридичними особами. Створюється єдиний суб'єкт господарювання – юридична особа;

– *холдингова модель* (трансформація в холдинг) є результатом поєднання двох перших моделей, утворюється, в основному, на другому або третьому етапах реформування після сталої роботи новоутворених структур. Юридично незалежні суб'єкти діяльності мають свободу дій, але їхні стратегії визначаються організаційною структурою управління холдингу.

4. Розроблено ще дві структурні моделі реформування залізничного комплексу, так само прийнятні для впровадження в Україні:

– *модель акціонування*, що передбачає тільки зміну державної власності на акціонерну. При цьому відбувається відділення функцій управління експлуатаційною діяльністю від інфраструктури та обов'язкового розподілу їх доходів та витрат;

– *модель виділення*, що передбачає юридичне виділення одного з видів перевезень в окрему структуру, яка буде працювати як незалежна компанія-оператор. На її базі утворюється акціонерна компанія і досліджуються переваги і недоліки реформ.

5. З метою підвищення ефективності вантажних перевезень на залізничному транспорті створені структури, що забезпечують високий рівень комплексного транспортно-експедиційного обслуговування транзитних і експортно-імпортних вантажів під час перевезень залізничним транспортом у вагонах УЗ або орендованому рухомому складі.

6. Існуючі наукові положення з проблем управління вантажними перевезеннями не охоплюють всього комплексу складових, які можна включити в структуру економічного механізму управління підприємствами з вантажних перевезень в умовах сучасного транспортного ринку.

7. З урахуванням високого рівня зовнішньої орієнтації економіки України доцільно розглянути деякі проблеми, пов'язані з міжнародними вантажними перевезеннями, що виконуються в межах Ради із залізничного транспорту держав-учасниць СНД, Грузії, Латвії, Литви, Естонії.

РОЗДІЛ 2

ВПЛИВ СУЧАСНОГО РИНКУ НА ДІЯЛЬНІСТЬ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1 Теоретико-методичні підходи до управління підприємствами з вантажних перевезень

Нові ринкові умови господарювання потребують наукових підходів до всіх елементів управління. Узагальнюючи найвідоміші теорії управління різних наукових шкіл, можна стверджувати, що за змістом менеджмент, у тому числі й на залізничному транспорті, в умовах свободи транспортного ринку та конкуренції складається з таких елементів: цілей, принципів, методів, функцій, форм та структур управління підприємствами, управлінських рішень (рис. 2.1).

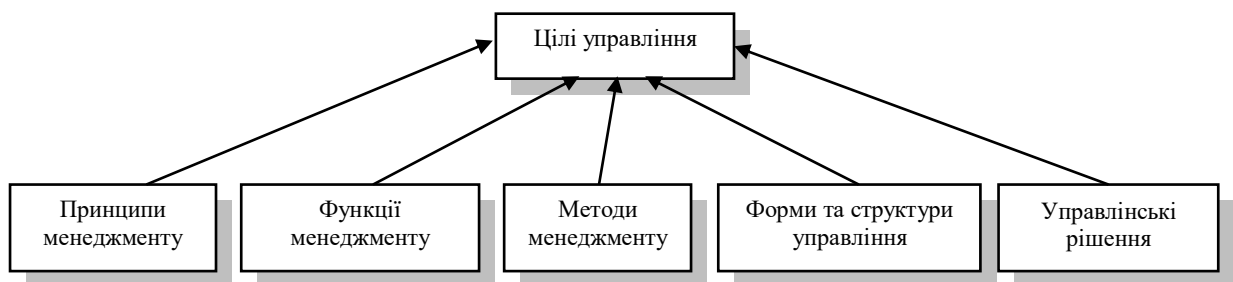


Рисунок 2.1 – Схема залежностей цілей від інших елементів менеджменту

Джерело: розробка автора

У рамках даної роботи детально розглянуто такі елементи процесу управління: *функції управління, структури управління, логістика та управлінські рішення*. Однією з функцій менеджменту є планування. Беручи до уваги масштаб передбачення перспективи організації, виділяють стратегічне планування (понад 5 років), тактичне (до 1 року) і оперативне (поточне) планування (до 3 місяців). Стратегічне планування є не тільки однією з функцій менеджменту, але й забезпечує основу для управління організацією, включає набір дій і рішень, що приймає керівництво і які ведуть до розробки

специфічних стратегій, призначених для того, щоб допомогти організації досягти своїх цілей. Можна виділити чотири основних види управлінської діяльності в рамках процесу стратегічного планування. Це розподіл ресурсів, адаптація до зовнішнього середовища, внутрішня координація та організаційне стратегічне передбачення [61, с. 67].

Автор роботи зауважує, що в подальших дослідженнях з усіх видів планування змістовно розглядається саме стратегічне планування. З урахуванням вищевикладеного щодо функції планування схему взаємодії загальних функцій менеджменту з відповідними структурно-функціональними аспектами, що утворює кожна функція, можна зобразити у вигляді рис. 2.2.

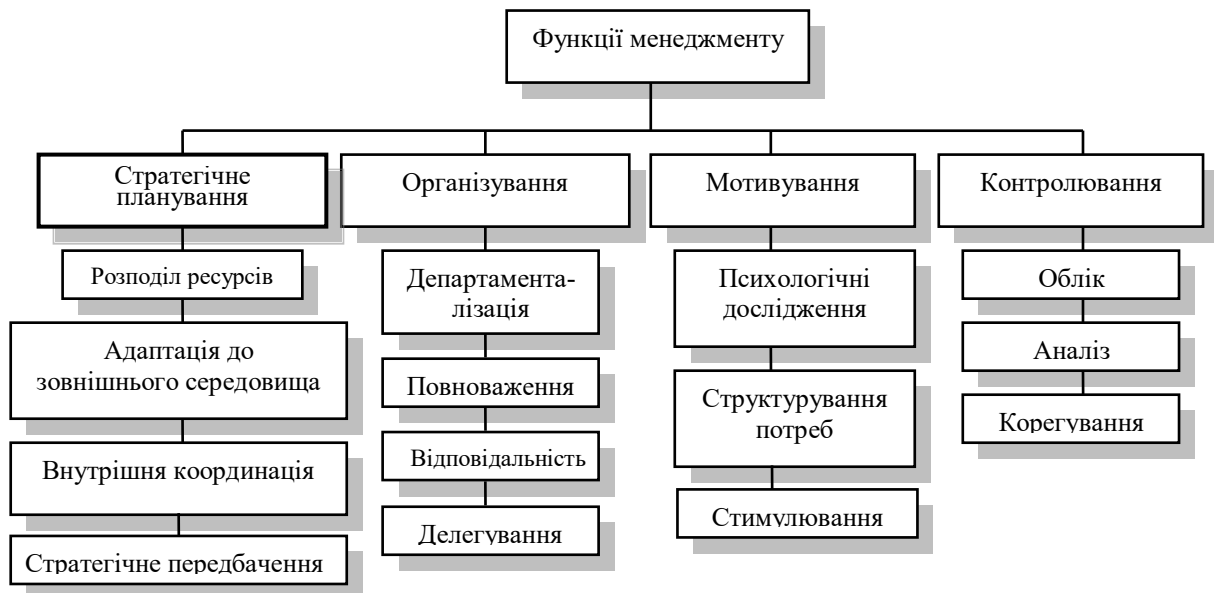


Рисунок 2.2 – Схема взаємодії основних та інших загальних функцій менеджменту. Джерело: розробка автора

Стратегічне планування, у свою чергу, є складним процесом, який охоплює декілька кроків, напрацьованих різними науковими школами [11, 66]. В узагальненому вигляді процес стратегічного планування наведено на рис. 2.3.

Необхідно також зазначити, що основним завданням функції організування є створення організаційної структури управління, яка є особливою на кожному підприємстві. Цей процес реалізується за допомогою

органіграм, що є схематичним відображенням структури управління, зв'язків між підрозділами, службами та органами управління [61, с. 111].

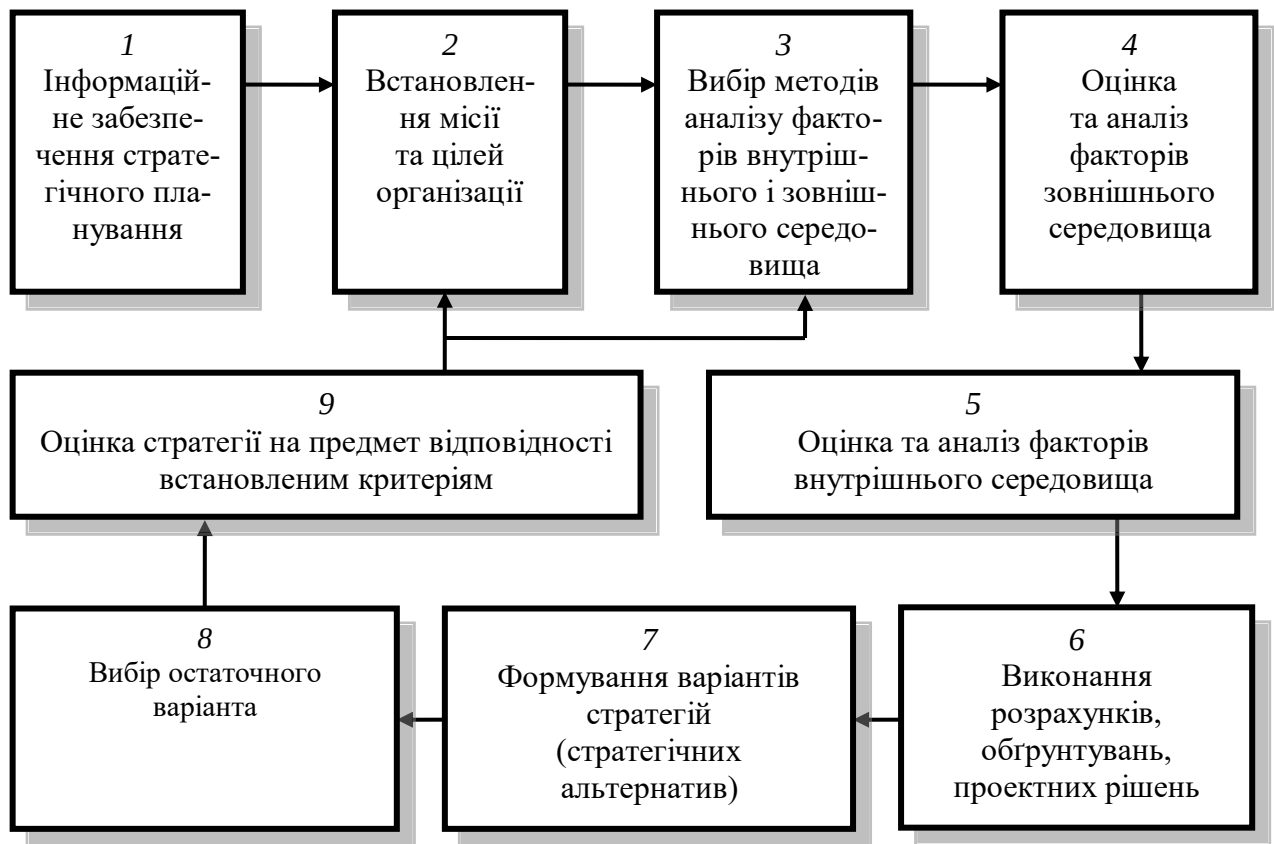


Рисунок 2.3 – Процес стратегічного планування. Джерело: [61, с. 67]

Методи менеджменту, трансформувавшись в управлінські рішення, каналами прямого зв'язку надходять з керуючої системи в керовану, здійснюючи необхідний вплив, який забезпечує виконання виробничо-господарських операцій, надання послуг, у тому числі транспортних, отримання відповідних виробничих, фінансових, економічних та інших результатів [61, с. 217].

Задіяні в процесі управлінської діяльності всі елементи менеджменту зможуть впливати на керовану систему тільки після її офіційного визнання, а саме після прийняття управлінського рішення. Управлінське рішення є певним підсумком управлінської діяльності, результатом аналізу майбутніх дій і

намірів, висновків, обговорень, прогнозувань, спрямованих на реалізацію цілей управління.

У процесі реформування транспортної системи насамперед слід визначитися з її місією. Місія будь-якої організації – це головна мета, заради якої вона утворена. Місія деталізує статус організації і забезпечує напрямок та орієнтири для визначення цілей і стратегій на різних організаційних рівнях. Вона мусить враховувати такі питання [61, с. 262–263]:

- якою діяльністю займається утворена організація;
- як впливає зовнішнє середовище на робочі принципи організації залізничних підприємств;
- яка культура усередині залізничних підприємств та стосовно споживачів транспортних послуг.

На основі вищевикладеного на рис. 2.4 запропоновано послідовність виконання досліджень стосовно удосконалення управління підприємствами вантажного господарства за рахунок:

1. Реформування структури управління підприємствами вантажного господарства.
2. Ефективного управління парком вантажних вагонів.
3. Впровадження управлінських рішень щодо вдосконалення управління міжнародними вантажними перевезеннями та інших заходів.

Зараз залізничний транспорт займається основною діяльністю (вантажні та пасажирські перевезення) і підсобно-допоміжною діяльністю для додаткового завантаження основних фондів структурних підрозділів залізниць (ремонт рухомого складу для інших країн, виготовлення товарів народного споживання та ін.). Під впливом сил зовнішнього середовища місія залізничного транспорту може змінюватися з метою захоплення суміжних секторів транспортного ринку або у зв'язку із запровадженням нових видів транспортних послуг.

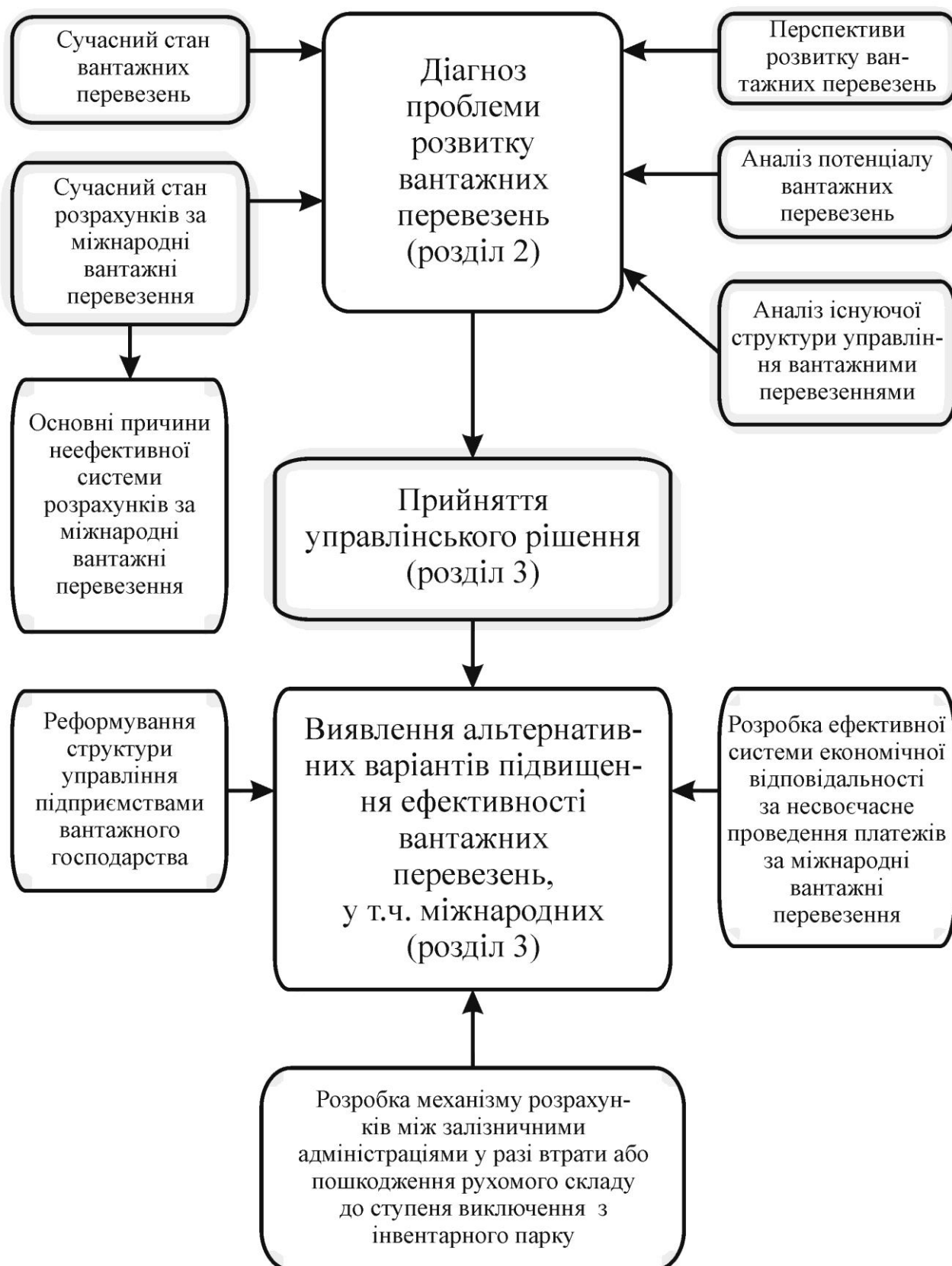


Рисунок 2.4 – Послідовність виконання досліджень стосовно удосконалення управління підприємствами вантажного господарства

Джерело: розробка автора

Відповідно місії залізничного транспорту в частині вантажних перевезень, що вже досліджена в наукових працях [11, 61, 135] і показана на рис. 2.5, та можливі її зміни можна з деякими суттєвими доповненнями вважати прийнятною за першим етапом структурної реформи.

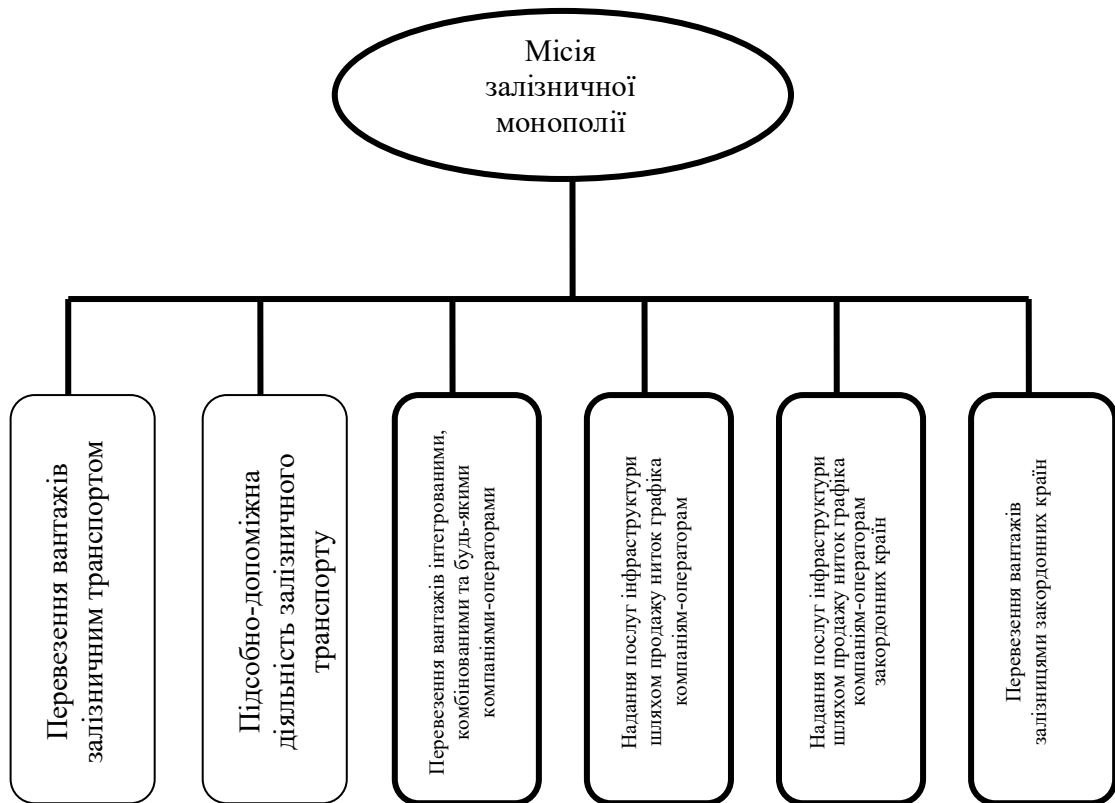


Рисунок 2.5 – Зміст існуючої місії залізничного транспорту та можливі її зміни в частині вантажних перевезень до і на початку реформування

Джерело: [11, с. 67] з доробкою автора

На останньому етапі провадження структурної реформи місія залізничної монополії трансформується в місію вантажної компанії-оператора, що показана на рис. 2.6.

Загальні цілі монополії формуються та встановлюються на основі місії залізничного транспорту та певних цінностей і цілей, на котрі орієнтується вище керівництво.

На підставі викладеного в дисертаційній роботі було поставлено основні цілі щодо впровадження структурної реформи управління вантажними

перевезеннями на залізничному транспорті, досяжність яких та термін дії буде визначено далі на підставі наукових досліджень.

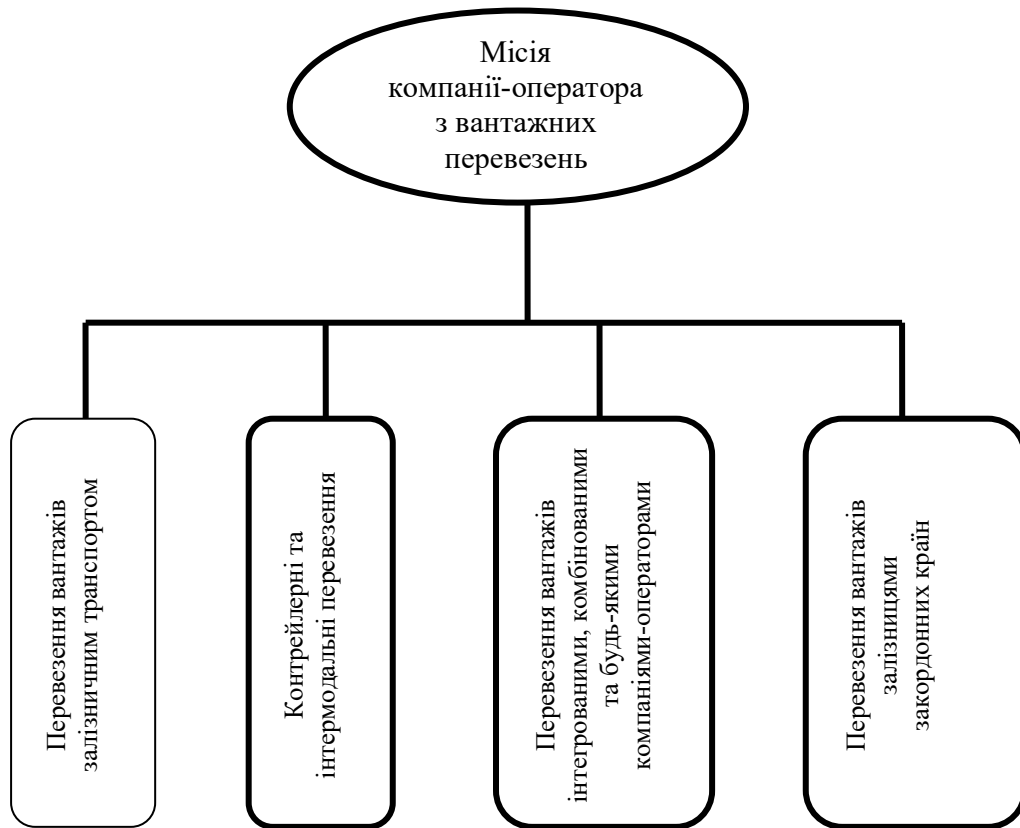


Рисунок 2.6 – Зміст існуючої місії залізничного транспорту та можливі її зміни в частині вантажних перевезень на останньому етапі реформування

Джерело: розробка автора

До основних цілей структурної реформи вантажних перевезень залізничного транспорту необхідно віднести:

1. Створення умов для ефективного функціонування й розвитку залізничного транспорту України та його адаптації до ринкових умов за рахунок:

- збільшення частки вантажних перевезень залізничного транспорту на ринку транспортних послуг;
- збільшення прибутковості перевезень шляхом удосконалення роботи залізничного транспорту;

- створення сприятливих умов для залучення інвестицій на залізничний транспорт з метою оновлення його виробничо-технічної бази;
- приведення структури управління вантажними перевезеннями залізничного транспорту у відповідність з існуючими в інших державах.

2. Інтеграцію вантажних перевезень України до європейської та світової транспортних систем.

Для цього слід виконати такі кроки на шляху реформування:

- розмежувати господарські функції та функції державного управління на залізничному транспорті;
- виконати корпоратизацію залізниць і створити єдиний суб'єкт господарювання;
- припинити покриття збитків від пасажирських перевезень за рахунок вантажних перевезень;
- удосконалити діючу систему тарифів на перевезення вантажів та надання інших послуг;
- створити режим вільного й рівного доступу компаній-операторів різних форм власності до інфраструктури залізничного транспорту;
- адаптувати чинне законодавство України стосовно розвитку і функціонування залізничного транспорту до законодавства Європейського союзу [11, 72];
- адаптувати до правил міжнародного законодавства економічний механізм відносин залізничних адміністрацій Держав СНД, Грузії, Естонії, Латвії і Литви.

Для подальших досліджень реформування організаційної структури управління вантажними перевезеннями розглянемо поняття «оператор», «національний оператор», «компанія-оператор».

На правовому полі України спочатку з'явилося поняття «експедитор» та «експедиторська діяльність», які пов'язувались із виконанням операцій з транзитними та експортно-імпортними вантажами. Терміни «оператор залізничних перевезень» та «оператор-координатор залізничних перевезень»

документами не визначені. «Правила здійснення транспортно-експедиційної діяльності під час перевезення зовнішньоторговельних і транзитних вантажів» [99] також не містять визначення поняття «експедитор», але включають перелік робіт і послуг, які виконує експедитор відповідно до доручення вантажовласників під час здійснення перевезень вищевказаних вантажів, а саме:

- організацію перевезень і перевалку вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та авіаційним транспортом;
- забезпечення оптимального транспортного обслуговування, а також організацію перевезень зовнішньоторговельних вантажів різними видами транспорту територіями закордонних держав відповідно до умов контрактів;
- фрахт національних і закордонних судів та забезпечення їх подачі в порти для своєчасного відправлення вантажів;
- надання послуг з прийомки, накопичення, доопрацювання, сортування та комплектування вантажів, передачі їх транспортним організаціям для перевезень;
- оформлення документів відповідно до митних, карантинних та санітарних вимог, страхування вантажів;
- забезпечення із залученням відповідних транспортних підприємств і організацій схоронності вантажів під час їх перевезень, перевалки, зберігання;
- організацію експертизи вантажів у портах і на залізничних станціях;
- здійснення оформлення товарно-транспортної документації та її розсилки;
- подання у встановленому порядку транспортним підприємствам заявки на відправлення експортних, транзитних та реекспортних вантажів і наряди на відвантаження імпорتنих, транзитних і знятих з експорту вантажів;

- участь у складанні актів у випадках, що передбачені чинним законодавством;
- вирішення з транспортними організаціями та іншими власниками транспорту питань про відправку вантажів, що надійшли з браком, у некондиційному стані, з пошкодженою, нестандартною упаковкою або з упаковкою, що не відповідає вимогам експлуатації цих транспортних засобів;
- складання обмірних ескізів на негабаритні та занадто важкі вантажі.

У свою чергу, транспортні підприємства, на відміну від операторських структур, надають більш широкий спектру послуг, а саме:

- організовують схоронність вантажів, у тому числі реекспортних і знятих з експорту, під час їх перевезень, перевантаження і складування;
- здійснюють у встановлений термін доставку вантажів за призначенням та забезпечують своєчасне навантаження й розвантаження транспортних засобів за цінами і тарифами, визначеними чинним законодавством України;
- виконують облік вантажів і запасної тари, надають необхідні відомості експедитору для подальшого інформування вантажовласників;
- здійснюють інвентаризацію вантажів на підставі заяв експедитора за його участю та за його рахунок;
- забезпечують доступ до документів, що супроводжують вантажі;
- створюють рівні умови і сприяють експедиторам у здійсненні ними своїх функцій.

З часом відповідно до законів України [41, 47] була створена Програма розвитку та функціонування комбінованого транспорту в Україні. Програма передбачає виконання першочергових заходів з розвитку та функціонування комбінованого транспорту в Україні на період до 2010 року і створення єдиної системи функціонування залізничного та автомобільного транспорту. Необхідною умовою реалізації програми є створення національного оператора

комбінованих перевезень у сфері організації залізничних та інтермодальних перевезень, транзитних та експортно-імпортних вантажів у контейнерах.

Таким чином, можна зазначити, що в практичній діяльності та на підставі досліджень, виконаних у підрозд. 1.2 та цьому підрозділі, уже сформовані й виконуються конкретні зобов'язання щодо замовників перевезень як з боку експедиторських компаній, так і з боку компаній-операторів. «Експедитор», «оператор залізничних перевезень» та «оператор-координатор залізничних перевезень» виконують певний спектр транспортних послуг за дорученням вантажовласника, але компанія-оператор виконує замовлення у власному або орендованому рухомому складі, експедиторська компанія рухомого складу не має, і в цьому полягає принципова відмінність вищевказаних структур. З урахуванням вищевикладеного необхідно зауважити, що проблема правового забезпечення структур, що вже працюють на ринку транспортних послуг, потребує нагального вирішення.

2.2 Аналіз транспортного ринку з вантажних залізничних перевезень України та тенденції його розвитку

Аналіз факторів зовнішнього середовища є наступним елементом стратегічного планування та являє собою процес, з допомогою засобів якого керівники управлінських структур мають можливість контролювати зовнішні стосовно них фактори.

Із факторів зовнішнього середовища, з якими стикається будь-яка управлінська структура в ринкових умовах, можна виділити 7 елементів, а саме: політика, закон, технологія, конкуренція, міжнародний стан та соціальна поведінка (рис. 2.7).

Залізничний транспорт – відкрита соціально-економічна система, яка одержує ззовні різні ресурси й використовує їх під час надання транспортних послуг або виробництва інших товарів. Будь-які зміни в зовнішньому середовищі прямо чи опосередковано впливають на його діяльність.

Неврахування цих змін може призвести до непередбачуваних наслідків. Уміння передбачати негативну чи позитивну дію чинників зовнішнього середовища та використовувати її у власних інтересах залежить від досвіду головного менеджера і його помічників, а також від знання ними законів ринку.

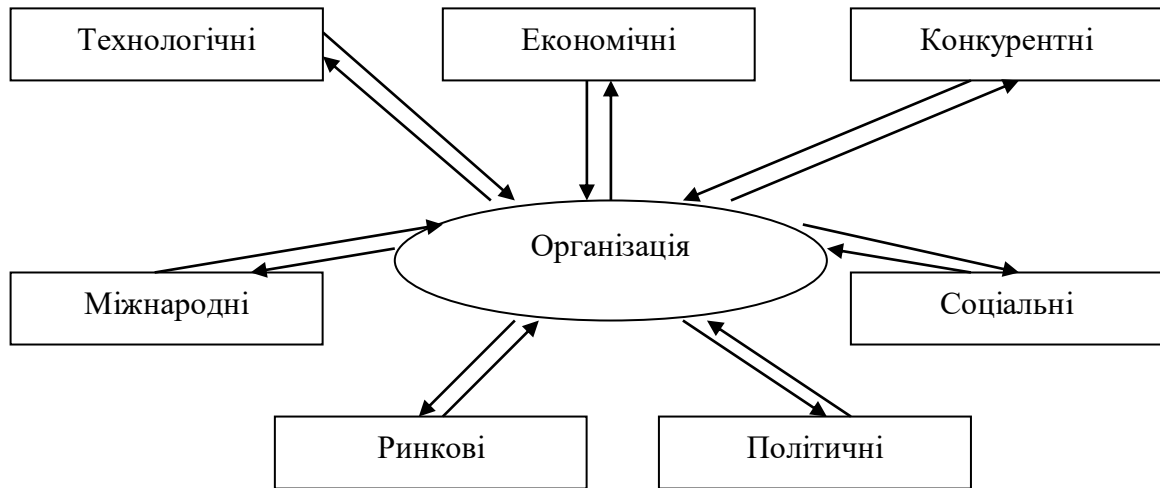


Рисунок 2.7 – Фактори зовнішнього середовища. Джерело: [11]
з доробкою автора

Негативний і позитивний вплив чинників зовнішнього середовища на роботу залізничного транспорту досліджено в ряді робіт [5, 7, 11], але вони потребують постійного ретельного моніторингу.

Фактори зовнішнього середовища, адаптовані до економіки України, можна поділити на дві групи – прямої та непрямої дії (опосередковані) [11].

Зовнішнє середовище прямої дії містить шість основних чинників (рис. 2.8): споживачі, конкуренти, закони й державні органи, професійні спілки та постачальники.

Врахування впливу відразу всіх шести груп, що складаються з безлічі елементів, являє собою складну проблему (рис. 2.8), утворюючи варіанти чинників прямого впливу на залізничний транспорт. Причому, на рис. 2.8,*а* умовно показані можливі впливи окремих груп факторів, на рис. 2.8,*б* – можливість парного впливу і, нарешті, на рис. 2.8,*в* – сукупний одночасний

вплив усіх груп на систему. Такий сукупний вплив є цілком очевидним, і перший рисунок дає можливість більш наочно уявити різке зростання синтетичного ефекту в разі зміни стабільного стану хоча б однієї з груп [13, с. 154].

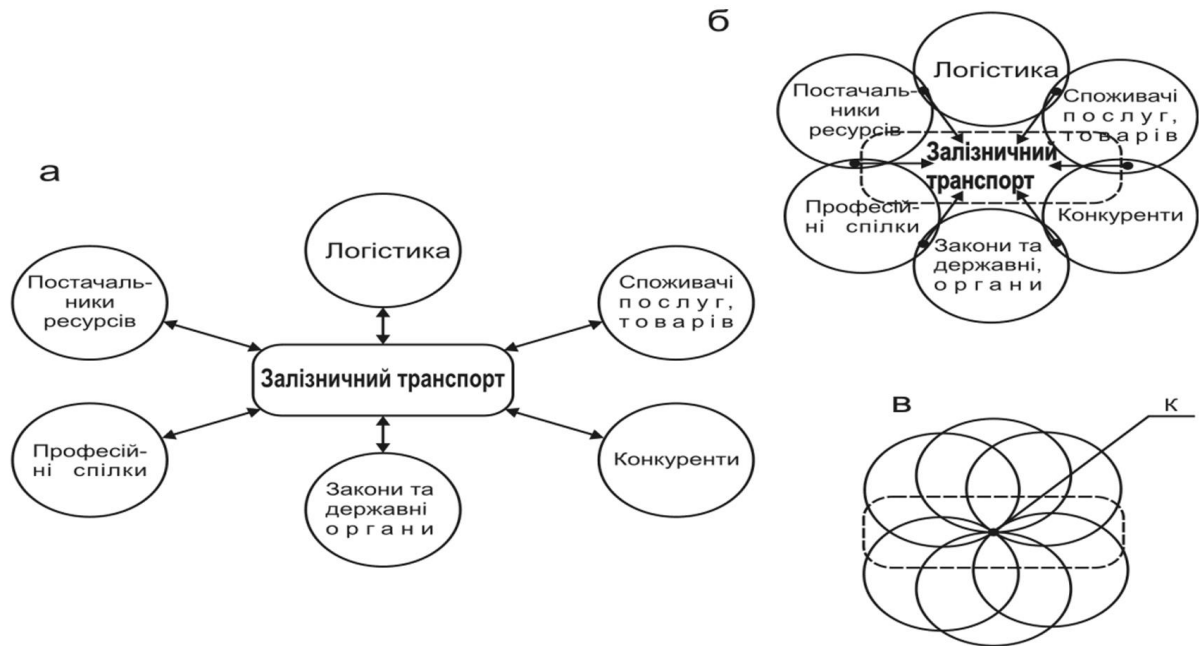


Рисунок 2.8 – Чинники прямого впливу

Джерело: [5] з доробкою автора

У наукових працях [5, 135, с. 77] визначено, що головний чинник прямого впливу, що діє в зовнішньому середовищі, – це споживачі транспортних послуг чи товару. За відсутності споживачів основна діяльність транспорту призупиняється.

Щоб не втратити наявних споживачів транспортних послуг та залучити нових, монопольне утворення під впливом сил зовнішнього середовища має трансформуватися і різноманітними способами «захоплювати» нові сектори транспортного ринку або підвищувати ступінь концентрації виробництва й капіталу. Водночас на транспортному ринку відбуваються зворотні процеси, пов'язані з паралельним утворенням монопольного та конкурентного середовищ, завдяки яким формується державна монополія на володіння

інфраструктурою залізниць та окремі компанії-оператори різних форм власності, що здійснюють вантажні перевезення [5].

Можна визначити такі основні напрямки посилення впливу залізничної монополії на ринок транспортних послуг:

- розширення зони впливу за рахунок збільшення обсягів перевезень з основної діяльності;
- освоєння суміжних секторів транспортного ринку шляхом утворення інтегрованих компаній, що займаються одночасно перевезеннями вантажів різними видами транспорту;
- проникнення на транспортні ринки інших країн, якщо це передбачено існуючим законодавством;
- впровадження нових видів транспортних послуг у суміжних секторах ринку та в залізничній галузі;
- реформування залізничної монополії шляхом утворення монопольного (інфраструктура залізниць) і конкурентного середовища (перевезення).

Змагання за ринки транспортних послуг ведеться з конкурентами (другий чинник). Можна визначити дві групи конкурентів:

- вітчизняні – це всі види транспорту, що є в Україні;
- представники інших країн.

Основним вітчизняним конкурентом для залізничного транспорту є автомобільний, який володіє великою часткою ринку транспортних послуг у перевезеннях дрібних відправок вантажів на близьку і далеку відстань за рахунок підвищених швидкості руху і якості перевезень, відсутності подвійної перевалки вантажів та ін.

Після впровадження структурної реформи на залізничному транспорті компанії-оператори інших європейських країн зможуть виконувати перевезення коліями будь-якої країни Європи. Тому перевізники України будуть змушені змагатися за отримання цього права з іншими компаніями-операторами [11].

Ще одним чинником, що безпосередньо впливає на діяльність залізничного транспорту, є закони та регуляторна діяльність державних органів

виконавчої влади. Для впровадження на транспорті структурної реформи необхідно змінити існуючі або прийняти нові закони, які регламентуватимуть його діяльність. Для того щоб розпочати структурну реформу, необхідно розробити та прийняти додатково нові нормативні акти, а саме Указ Президента України «Про реформування залізничного транспорту України».

Вступ України до Євросоюзу потребує також виконання вимог директив ЄС стосовно реформування залізничного транспорту. Відсутність відповідних законів негативно позначається на роботі залізничного транспорту й не дозволяє розпочати його реформування.

Професійні спілки залізничників в Україні у 2003 році, коли виникла загроза прискореної приватизації окремих підрозділів залізниць, зробили все можливе для того, щоб припинити цей процес.

Ще одним чинником зовнішнього середовища прямої дії є постачальники. Постачальників можна розділити на п'ять категорій, а саме постачальники:

- матеріалів;
- технологій і устаткування;
- енергоресурсів;
- капіталу;
- трудових ресурсів.

Сьогодення ринку транспортних послуг не можна уявити без поняття «логістика», що передбачає контроль процесу руху вантажу від постачальника, тому автор включила її додатково до [5]. Значна частина компаній малого й середнього бізнесу віддають перевагу організації власних логістичних служб, тобто 1PL – логістики однієї сторони, інсорсингу. Концепція 2PL – логістики другої сторони – включає традиційний набір послуг з транспортування товарів і управління найпростішими складськими операціями. У перелік послуг 3PL – оператора, або аутсорсингу, входять складування, перевантаження, додаткові послуги із значною доданою вартістю, а також використання субпідрядників. У наш час до ринкового логістичного портфелю додалася концепція комплексного аутсорсингу. До завдань 4PL – провайдера включені планування,

управління й контроль всіх логістичних процесів компанії-замовника [63, с. 44]. Логістика будь-якого типу передбачає вирішення завдання з вибору виду й типу транспортного засобу з урахуванням таких факторів: часу доставки вантажів, частоти відправлень, надійності дотримання графіка доставки вантажу, здатності перевозити різні вантажі та доставляти вантаж у будь-яку точку території, вартості перевезень [17, с. 214]. Тобто з урахуванням реалій внутрішнього транспортного ринку виникла потреба у включенні до кадрового складу структур з управління вантажними перевезеннями спеціалістів-логістів.

З іншого боку, інтеграція України у європейську і світову транспортно-логістичні системи – одне із стратегічних завдань розвитку України як незалежної держави. На це зорієнтовано багато документів [41, 56, 57, 143], у тому числі й «Програма формування мережі логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України», що зараз розробляється й передбачає створення територіальної схеми пан'європейських і трансконтинентальних транспортних коридорів (рис. 2.9).

Концепція Wider Europe («Широкої Європи»), тобто розширення Єдиного європейського простору на схід, включаючи, у першу чергу, Україну, передбачає як невід'ємну частину єврологістику – створення єдиної Європейської транспортно-логістичної системи, через мережу міжнародних транспортних коридорів і логістичних центрів пов'язану з транспортно-логістичними системами Азії і інших континентів, які зараз формуються. Україна через своє транзитне положення й розвинуту транспортно-логістичну інфраструктуру може й повинна зайняти в цій системі гідне місце.

Крім вище наведених є чинники непрямої дії, які впливають на діяльність галузі опосередковано, тобто через інші структури, ринки, попит та ін. (рис. 2.10). Вплив цих чинників зовнішнього середовища слід завжди враховувати, а послабити їх негативну дію можна лише частково – шляхом підвищення швидкості руху, якості перевезень і збільшення обсягів транзитних перевезень вантажів.

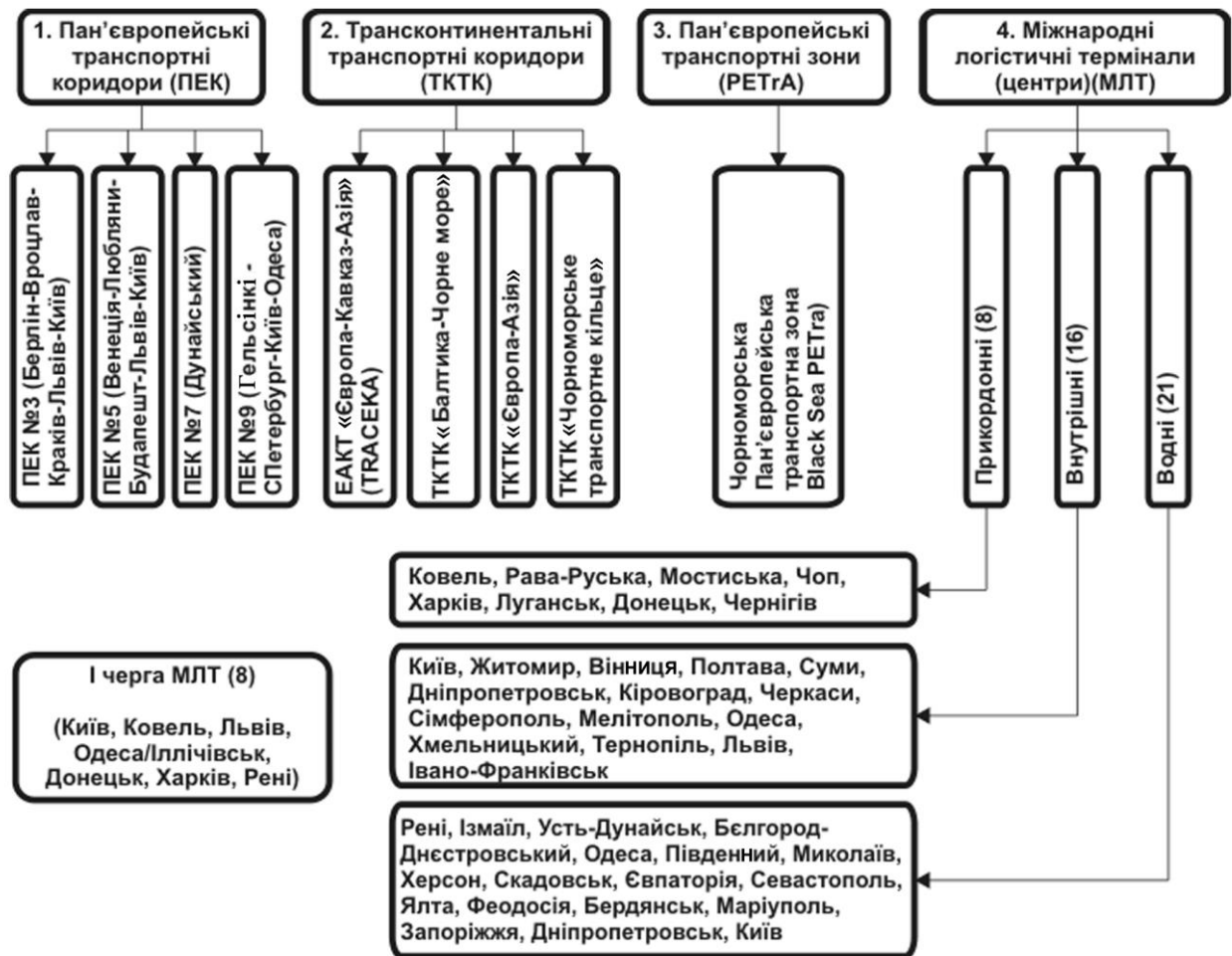


Рисунок 2.9 – Мережа логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України. Джерело: [113, с. 25]

Стан економіки суттєво впливає на діяльність залізничного транспорту. Дослідження вітчизняних і зарубіжних вчених довели, що існує тісний зв'язок між валовим внутрішнім продуктом (ВВП) та обсягом перевезень на залізницях України. Останнім часом почалося поступове й невпинне зростання ВВП [55]. Це відразу відбилось у збільшенні обсягів перевезень вантажів.

Вплив соціально-культурних факторів на вантажні перевезення в даній роботі не досліджувався.

Стосовно впливу політичних факторів на діяльність залізничного транспорту можна зазначити, що уповільнення темпів структурної реформи, модернізації та оновлення рухомого складу пов'язане з політичною нестабільністю в державі.

Особливий вплив на роботу залізничного транспорту має науково-технічний прогрес. Результати науково-дослідних робіт у цьому напрямку описані в підрозд. 1.2, 2.4, 3.3, 3.4.

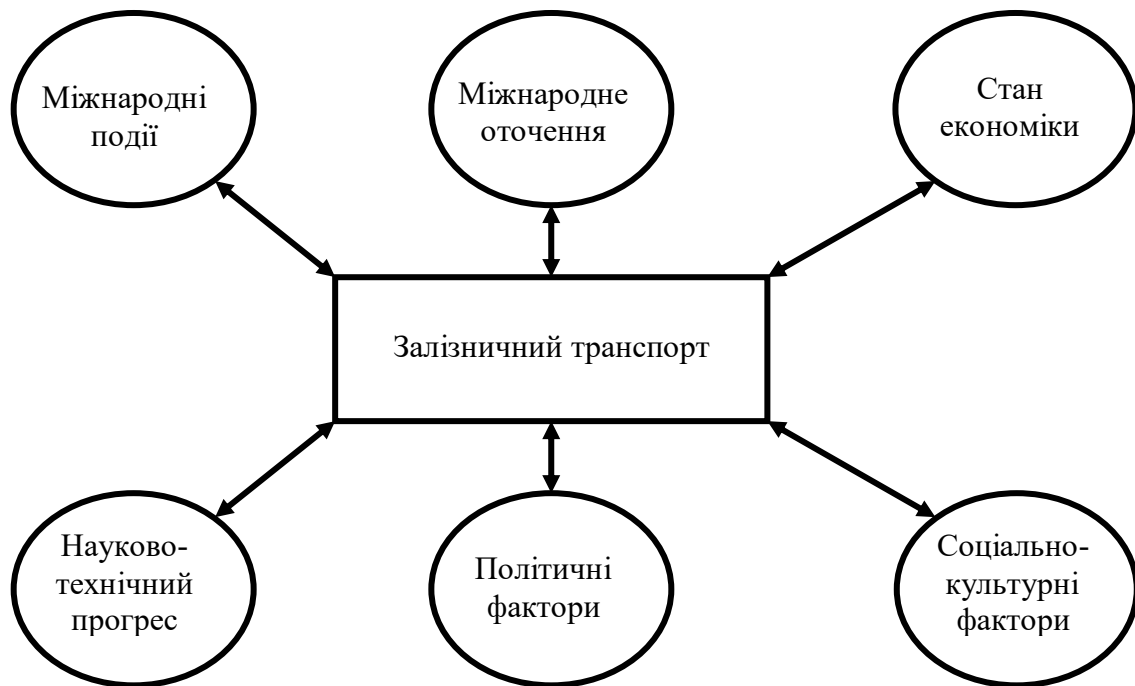


Рисунок 2.10 – Чинники опосередкованого впливу

Джерело: [11]

Начальною проблемою, з якою зараз стикається керівництво Укрзалізниці, є визначення того, чи має залізничний транспорт внутрішні сили для того, щоб скористатися зовнішніми можливостями, а також виявлення внутрішніх слабких сторін, які можуть ускладнити проблеми, пов'язані із зовнішньою небезпекою. Процес, з допомогою якого виконується аналіз внутрішніх проблем, називається управлінським обстеженням [37, с. 273–274].

Слід також зазначити, що економічний аналіз – це функція управління, яка забезпечує науковість прийняття рішення. Під аналізом слід розуміти спосіб пізнання предметів і явищ навколишнього середовища, що ґрунтується на розділенні цілого на складові та вивченні їх у всій різноманітності зв'язків і залежностей. Роль аналізу як засобу управління виробництвом з кожним роком

підвищується. Це зумовлено різними обставинами, а саме: необхідністю неухильного підвищення ефективності виробництва у зв'язку зі зростанням науко- і капіталоемності виробництва, відходом від командно-адміністративної системи управління та формуванням ринкових відносин, створенням нових форм господарювання.

З метою спрощення до виконання аналізу рекомендовано включити такі функції:

- маркетинг;
- структуру управління;
- фінанси та операції (виробництво).

Аналіз структури управління залізничного транспорту України виконано в підрозд. 2.3.

Маркетинг. Під час маркетингових досліджень діяльності аналіз виконано таким порядком:

- 1) частка ринку та конкурентоспроможність;
- 2) різноманітність та якість транспортних послуг;
- 3) ринкові дослідження та розробки;
- 4) ефективний збут, реклама та просування товару.

Частка ринку та конкурентоспроможність. Транспорт є однією з основних галузей економіки України, до якої входять залізничний, автомобільний, трубопровідний, морський, річковий, авіаційний та електричний міський види транспорту. За даними табл. 2.1 залізничний, автомобільний та трубопровідний види транспорту займають відповідно 1, 2 та 3 місця, а за даними табл. 2.2 залізничний транспорт з 2002 по 2010 р. зміг наростити свою частку у вантажних перевезеннях з 36 до 52,1 % [111, 122, с. 38].

Таблиця 2.1 – Основні показники діяльності транспортного комплексу
за 2010 рік. Джерело: [122] з доробкою автора

Вид транспорту	Зведений вантажообіг			Основні виробничі фонди			Чисельність працюючих (середньорічна)			Середній рейтинг
	млрд т-км	%	Рейтинг	млрд грн	%	Рейтинг	тис. чол.	%	Рейтинг	
Залізничний	218,1	52,1	1	23,9	26,5	2	374	45,2	1	1
Автомобільний	53,9	12,9	3	38,7	42,9	1	328	39,6	2	2
Трубопровідний	137,3	32,8	2	20,5	22,7	3	27	3,3	4	3
Морський	5,2	1,2	4	4,8	5,3	4	63	7,6	3	4
Річковий	3,8	0,9	5	0,8	0,9	6	10	1,2	6	5
Авіаційний	0,4	0,1	6	1,6	1,8	5	26	3,1	5	6
Усього	418,7	100		90,3	100		828	100		

Аналізуючи дані табл. 2.2, можна зробити висновок, що в сучасних умовах і в перспективі залізничний транспорт збереже свою провідну роль у транспортній системі країни. Такий пріоритет визначається високою провізною здатністю залізничних магістралей, порівняно низькою собівартістю, надійністю перевезень, незалежністю від кліматичних умов і мінімальним впливом на навколишнє середовище. Важливу роль в поліпшенні роботи галузі повинні відігравати нові умови господарювання.

Таблиця 2.2 – Динаміка розподілу вантажообігу за видами транспорту, відсотки. Джерело: [122] з доробкою автора

Вид транспорту	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Залізничний	47	49	49	47	49	51	51	50	52,1
Автомобільний	5	6	6	7	8	9	11	12	12,9
Річковий	1	1	1	1	1,3	1	1	1	32,8
Морський	2	2	2	2	2,4	3	2	1	1,2
Авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,9
Трубопровідний	45	42	42	42	39	36	35	36	0,1
Усього	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Різноманітність та якість транспортних послуг. Згідно з нормативно-правовими документами Державної адміністрації залізниць України [97, 123], залізничний транспорт надає послуги з перевезення вантажів і пасажирів залізничним транспортом та виконання ремонту рухомого складу, випуску деяких товарів народного споживання, перепродажу електричної енергії та

інше. Тому можна сказати, що залізничний транспорт не може надати клієнту різноманітність вибору видів перевезень за логістичним принципом.

Водночас за якістю наданих послуг вантажне господарство поступається:

- за швидкістю перевезень (від дверей до дверей) – автомобільному транспорту в кілька разів;
- за схоронністю вантажів – іншим видам транспорту;

Усе це призвело до того, що залізничний транспорт втратив частку своїх вантажних перевезень.

Ринкові дослідження та розробки. Укрзалізниця приділяє багато уваги пристосуванню залізничного транспорту до ринкових умов. Наукові дослідження виконуються одночасно за різними напрямками з єдиною метою – удосконалити роботу залізничного транспорту, зробити його діяльність більш прибутковою та захопити додаткову частку транспортного ринку. Для цього Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, Українською Державною академією залізничного транспорту, Київдніпротрансом та іншими організаціями було виконано багато науково-дослідних робіт [110, 115, 116]. Частина цих розробок була вже реалізована й дала позитивний імідж українським залізницям.

Ефективний збут, реклама та просування товару. Ефективний збут послуг залізничного транспорту характеризується збільшенням кількості клієнтів залізниць та обсягів перевезень вантажів. Ці показники за останні роки невинно зростають. Послуги Укрзалізниці рекламуються по телебаченню, в рекламних роликах, на електронних табло, рекламних щитах, у вагонах пасажирських поїздів та іншими засобами. Кількість видів послуг, що надаються клієнтам, значно зросла.

На підставі викладеного вище можна констатувати, що Укрзалізниця виконує великий обсяг маркетингових досліджень для того, щоб не тільки покращити показники роботи залізничного транспорту, а й підвищити якість наданих послуг. У цій конкурентній боротьбі з іншими видами транспорту

залізниці України поступово повертають втрачені позиції та виходять на новий якісний рівень [11].

Для характеристики якості транспортного обслуговування вантажовласників відділами маркетингу залізниць обчислюються показники, що характеризують:

- рівень дотримання швидкості або нормативних термінів доставки вантажів;
- рівень схоронності перевезених вантажів;
- повноту задоволення попиту;
- рівень комплексності обслуговування при перевезенні «від дверей до дверей» та надання додаткових послуг;
- рівень безпеки перевезень;
- рівень екологічності.

Комплексний показник якості транспортного обслуговування перебуває в межах від 0 до 1 або у відсотках від 0 до 100. Нульовий рівень буде за відсутності перевезень. Розрахунок рівня якості обслуговування користувачів залізниці наведений на прикладі Придніпровської залізниці за 2009 рік і поданий у табл. 2.3.

Рівень показників якості транспортного обслуговування за 2007, 2008, 2009 роки представлений стовпчиковою діаграмою (рис. 2.11).

Рівень дотримання швидкості або нормативних термінів доставки вантажів по всіх Дирекціях та залізниці в цілому за 12 місяців 2009 року зображений діаграмою (рис. 2.12). Слід зазначити, що обчислені показники мають формальний характер, створене їх графічне зображення не є обов'язковим для всіх залізниць і надається кожною залізницею окремо.

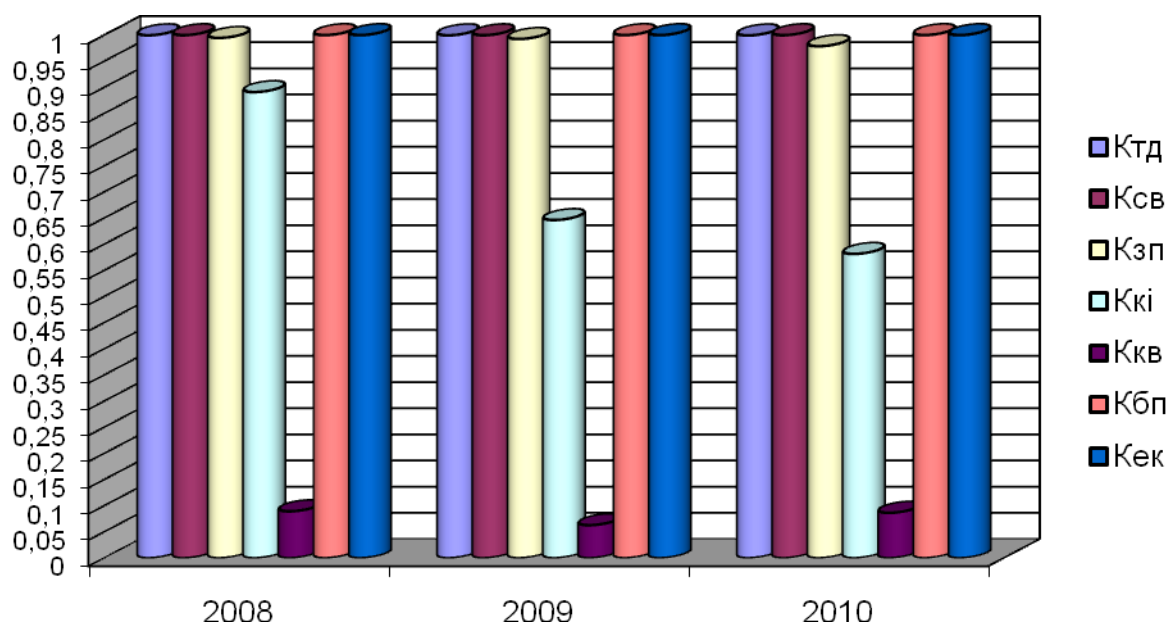


Рисунок 2.11 – Рівень показників якості транспортного обслуговування

Джерело: розробка автора

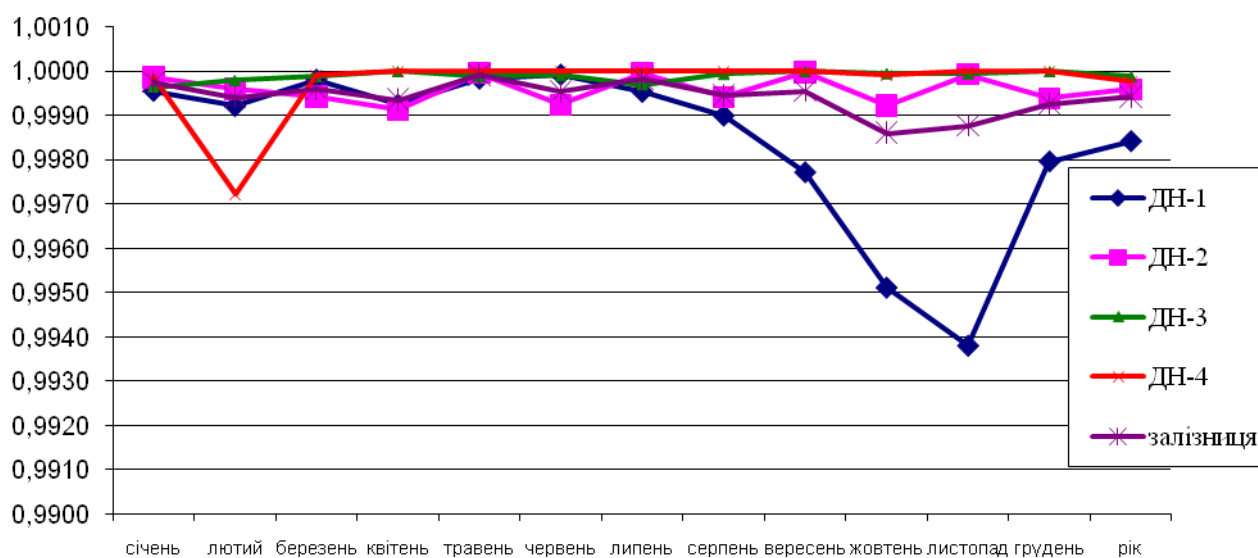


Рисунок 2.12 – Рівень дотримання швидкості або нормативних термінів

доставки вантажів за 2009 рік. Джерело: розробка автора

Таблиця 2.3 – Показники якості обслуговування на Придніпровській залізниці. Джерело: розробка автора

Показник	Формула визначення	Числове значення
1	2	3
Рівень дотримання швидкості або нормативних термінів доставки вантажів визначається відношенням нормативного строку доставки до фактичного	$K_{\text{ТД}} = T_{\text{Н}} / T_{\text{Ф}},$ $T_{\text{Н}} - \text{нормативний термін доставки вантажу, діб.}$ $T_{\text{Н}} = 2,48351$ $T_{\text{Ф}} - \text{фактичний термін доставки вантажу, діб,}$ $T_{\text{Ф}} = 2,45494$	0,9994
Рівень схоронності перевезених вантажів	$K_{\text{СВ}} = 1 - N_{\text{НС}} / N_3,$ $N_{\text{НС}} - \text{кількість відправок вантажу без забезпечення належного рівня схоронності,}$ $N_{\text{НС}} = 119$ $N_3 - \text{загальна кількість відправок вантажу,}$ $N_3 = 1\,767\,464$	0,9999
Повнота задоволення попиту	$K_{\text{ЗП}} = 1 - P_{\text{НЕВ}} / P_{\text{Ф}},$ $P_{\text{НЕВ}} - \text{обсяги невивезених із заявлених до перевезень вантажів за відповідний період, тис. т,}$ $P_{\text{НЕВ}} = 2\,390,190$ $P_{\text{Ф}} - \text{фактичні обсяги перевезень, тис. т,}$ $P_{\text{Ф}} = 112\,070,831$	0,9787
Рівень комплексності обслуговування під час перевезення «від дверей до дверей»	$K_{\text{КІ}} = P_{\text{КІ}} / P_{\text{О}}$ $P_{\text{КІ}} - \text{обсяги перевезень вантажів, виконаних «від дверей до дверей»,}$ $P_{\text{КІ}} = 1\,407,86$ $P_{\text{О}} - \text{загальні обсяги перевезень,}$ $P_{\text{О}} = 2\,420,650$	0,5816
Рівень комплексності обслуговування від надання користувачам додаткових послуг	$K_{\text{КВ}} = D_{\text{ДП}} / D_3$ $D_{\text{ДП}} - \text{доходи, отримані від надання користувачам додаткових послуг,}$ $D_{\text{ДП}} = 245\,765,12 \text{ тис. грн.}$ $D_3 - \text{загальні доходи, отримані від вантажних перевезень,}$ $D_3 = 2\,839\,591,37 \text{ тис. грн.}$	0,0865

Закінчення таблиці 2.3

1	2	3
Рівень безпеки перевезень	$K_{БП} = 1/V_{\Phi},$ V_{Φ} – фактична кількість аварій та катастроф, $V_{\Phi} = 1$	1,0000
Рівень екологічності	$K_{ЕК} = 1 - N_{НБ}/N_{ЗБ},$ $N_{НБ}$ – кількість випадків браку, які призвели до забруднення навколишнього середовища. $N_{ЗБ}$ – загальна кількість браку	1,0000
Загальний комплексний показник якості транспортного обслуговування вантажовласника	$K_K = \alpha_{ТД} K_{ТД} + \alpha_{СВ} K_{СВ} + \alpha_{ЗП} K_{ЗП} +$ $+ \alpha_{КІ} K_{КІ} + \alpha_{КВ} K_{КВ} + \alpha_{БП} K_{БП} + \alpha_{ЕК} K_{ЕК},$ $\alpha_{ТД} \dots \alpha_{ЕК}$ – коефіцієнти, які враховують частку та взаємозалежність показників якості	0,7777

Фінанси. Після того як в Україні були впроваджені ринкові відносини, залізничний транспорт перетворився в природну монополію у сфері залізничних перевезень. Одночасно в різних секторах ринку транспортних послуг з'явилося ще кілька монополій, які швидко почали реформувати свою організаційну структуру управління, приватизувати власність і відвоювали у залізничного транспорту частину пасажирських та вантажних перевезень.

Для покращення своїх конкурентних позицій Укрзалізниця почала реформування та впровадження дволанкової організаційної структури управління, позбавивши статусу юридичної особи лінійні підприємства та відділки залізниць. Але ці заходи лише частково вирішили проблему і не дали суттєвої переваги. Основна причина втрати залізничним транспортом конкурентоспроможності полягала в тому, що держава під час переходу до ринкових відносин не змогла забезпечити його стійкого фінансування та ще, крім того, почала забирати як дивіденди 15 % чистого прибутку залізниць України. Як наслідок фінансування із зовнішніх джерел припинилося, основні фонди залізниць перестали оновлюватися, а стан залізничної транспортної системи став нестабільним.

Для покращення роботи залізничного транспорту України необхідні зовнішні інвестиції. Інвесторами можуть бути приватні компанії або фірми,

приватні підприємці та окремі фізичні особи. Але для залучення приватного капіталу необхідно впровадити структурну реформу, яка потребує не тільки перебудови управління залізничним транспортом, а й приватизацію окремих підприємств, господарств і видів перевезень. Весь залізничний транспорт приватизувати не слід. Контрольний пакет акцій інфраструктури залізниць завжди буде належати державі або на умовах Директиви ЄС 91/440 (50 % + 1 акція), або за Законом України «Про приватизацію майна державних акціонерних компаній» (75 %). Компанії-оператори доцільно приватизувати.

З цього приводу можна зробити висновок, що основний прибуток залізничному транспорту приносять вантажні перевезення, які перекривають збитки від пасажирських перевезень. Але за вимогами директив ЄС країни, що бажають вступити у Європейський Союз, мусять припинити перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Послуги з допоміжного виробництва відносять до низькорентабельної діяльності [11].

Операції (Реалізація послуг вантажних перевезень). Протягом 8 років (2002–2010 рр.) на всіх залізницях України і в цілому по галузі зберігалася стійка тенденція до збільшення обсягів вантажних перевезень. Тільки у 2005 та 2008 роках відбулося незначне зниження показників перевезення – 2,5 і 3,9 % відповідно до 2004 та 2007 років. 2009 рік також відзначився значним спадом обсягів перевезень – 19,4 % порівняно з 2008 роком (рис. 2.16). Незважаючи на такий стан, середній приріст кількості відправленого вантажу за 8 років (з 2002 по 2010 рік) склав 0,7 %.

Показники роботи залізничного транспорту свідчать про формування та наростання негативних тенденцій у реальному секторі економіки держави з жовтня 2008 року, коли спад середньодобового навантаження склав більше 15 % (до відповідного періоду минулого року), у листопаді й грудні він перевищив 33 %, (у цілому по року навантаження вантажів на залізницях України було знижено на 4,2 %) [111, с. 38].

Таблиця 2.4 – Відправлення вантажів залізничним транспортом
за 2007–2009 роки. Джерело: [24] з доробкою автора

Показник	2007 р.		2008 р.		2009 р.		
	Виконано млн т	у % до 2006 р.	Виконано, млн т	у % до 2007 р.	Виконано, млн т	у % до 2008 р.	у % до 2007 р.
Перевезено вантажів, млн т	512,5	107,1	498,8	97	391,2	78,5	76,3
З них відправлено:	415,9	104,5	399,7	96,1	322,2	80,6	77,5
кам'яного вугілля	96,1	98,4	102	106,2	90,9	89,1	94,6
коксу	10,8	108,7	10,7	99,3	9,5	88,6	88,0
нафти і нафтопродуктів	17,4	99,2	13,4	76,7	10,8	81	62,1
руди залізної і марганцевої	72,7	104,6	68,7	94,5	61,8	89,9	85,0
чорних металів	41,7	104,9	36,1	86,5	26,8	74,2	64,3
брухту чорних металів	6,7	104,4	5,6	84,4	5,1	91	76,1
лісових вантажів	4,8	112,4	4,3	89,3	3,4	78,4	70,8
Хімічних і мінеральних добрих	7,7	115,3	7	90,4	4,7	68,1	61,0
зерна і продуктів перемолу	6,8	73,6	15,5	228	19,6	126,3	288,2
цементу	10,8	102,5	10,8	99,6	6,2	58,1	57,4
Будівельних матеріалів	68,3	121,5	61,5	90,1	37,1	60,3	54,3
інших вантажів	72,1	102,5	64,1	88,9	46,3	72,2	64,2

Сукупні втрати пред'явлення вантажів до перевезень у листопаді–грудні 2008 року знизили досягнуті раніше рекордні показники навантаження практично до рівня 2001 року. Залізничний транспорт є інфраструктурною галуззю економіки, тому світова криза і спад ВВП в Україні негативно вплинули на його роботу.

Січень 2009 року почався з ще більш глибокого спаду навантаження – майже на 50 %. Однак у останню декаду січня рівень зниження навантаження скоротився і в середньому за січень склав 31,6 %. Темпи зниження

навантаження в лютому 2009 року стосовно лютого 2008 року по залізницях України склали 24,4 %. Зменшення спаду навантаження в лютому 2009 року досягнуто за рахунок зростання навантаження в основному, по будівельних вантажах, – за питомої ваги в загальному навантаженні 13 % зростання складає 62 %. Також спостерігається зростання по найменш питомих вантажах: брукту – питома вага зростання на 40 %, цементу – питома вага 2 %, зростання на 59 %, промсировина – питома вага 2 %, зростання на 46 % та зерна – питома вага 5 %, зростання на 50 %, (табл. 2.5).

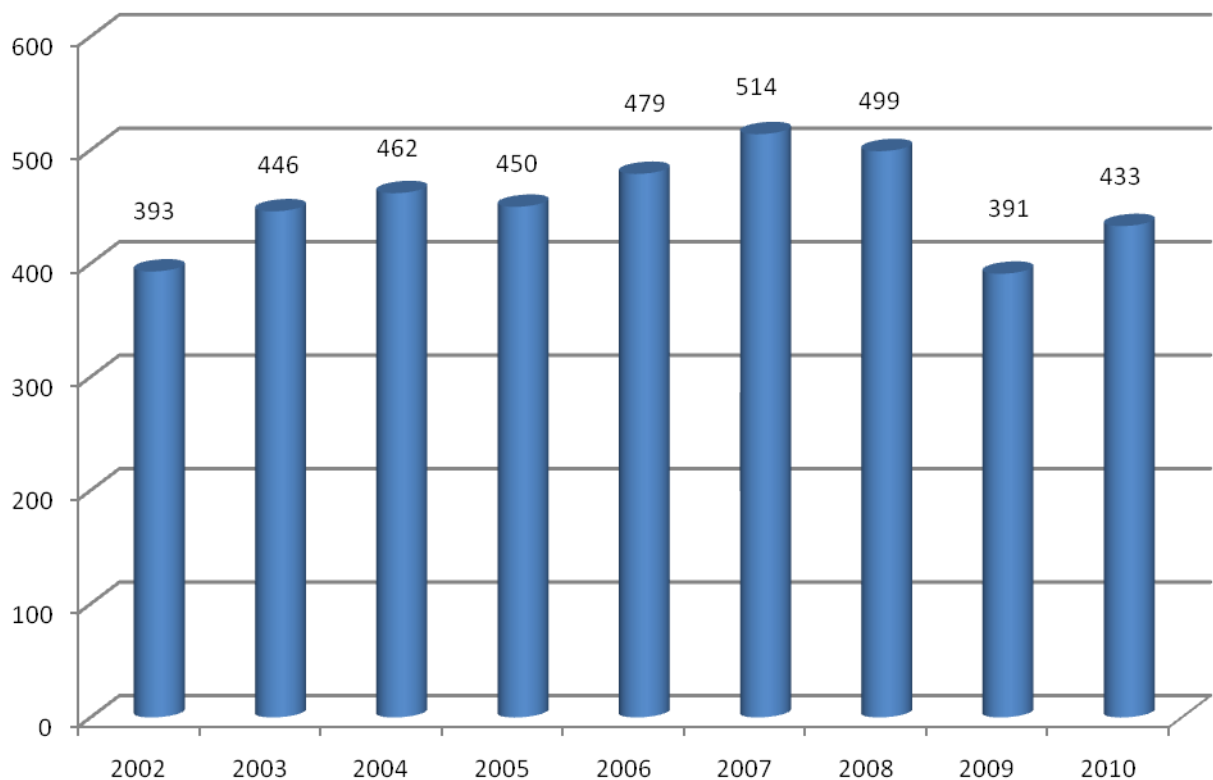


Рисунок 2.13 – Перевезення вантажів залізничним транспортом

Джерело: [24] з доробкою автора

Незважаючи на негативні тенденції 2008–2009 років, необхідно зауважити, що загальний обсяг вантажних перевезень залізничним транспортом України за 2002–2010 рр. зріс у 1,03 разу, що проілюстровано діаграмою (рис. 2.13). Слід вказати також на позитивні зрушення таких показників, як середня дальність перевезення 1 тонни вантажу, середня відстань відправлення

одного пасажера. Так, для вантажу середня дальність за вісім років зросла з 484 до 516 км, а для пасажера – з 104 до 121 км.

У 1995–2000 роках почалася помітна переорієнтація роботи залізничного транспорту України на зовнішній ринок. Якщо у 1995 р. питома вага міжнародних перевезень у загальному розмірі вантажних перевезень залізничного транспорту України становила 32 % (за перевезеними тоннами) і 49,8 % (за вантажообігом), то у 2000 р. ці показники становили відповідно 47 і 62 %. У 2000 році в структурі міжнародних залізничних перевезень превалюють експортні (55,4 %) та транзитні вантажі (28,6 %), частка імпорتنих вантажів незначна (16 %). За 1995–2000 рр. обсяги експортних вантажів залізничного транспорту зросли на 25,7 % (у тоннах) і 27,3 % (у т-км), обсяги імпорتنих вантажів збільшилися відповідно на 55 і 16 %, а транзитних – знизилися відповідно на 1 і 11 % [32].

За даними 2009–2010 років частка залізничного транспорту в міжнародному перевезенні вантажів склала 49,91 та 63,22 % за вантажообігом, або 134,1 та 137,7 млн. т-км, серед яких на транзит припадає 44,8 та 46,1 млн. т-км, на імпорт 10,9 і 14,5 млн. т-км, на експорт 70,1 та 77,1 млн. т-км відповідно. Динаміка міжнародних вантажних перевезень залізничним транспортом за 2009–2010 роки зображена круговими діаграмами 2.14, 2.15.

У структурі транспортованих вантажів міжнародного сполучення превалюють:

- руда різна – 23,7 %, значна частина якої експортується (58 %);
- чорні метали – 21 %, більша частина якої експортується (86 %);
- нафта і нафтопродукти – 13 %;
- кам'яне вугілля – 11,5 %;
- інші вантажі – 16,5 %.

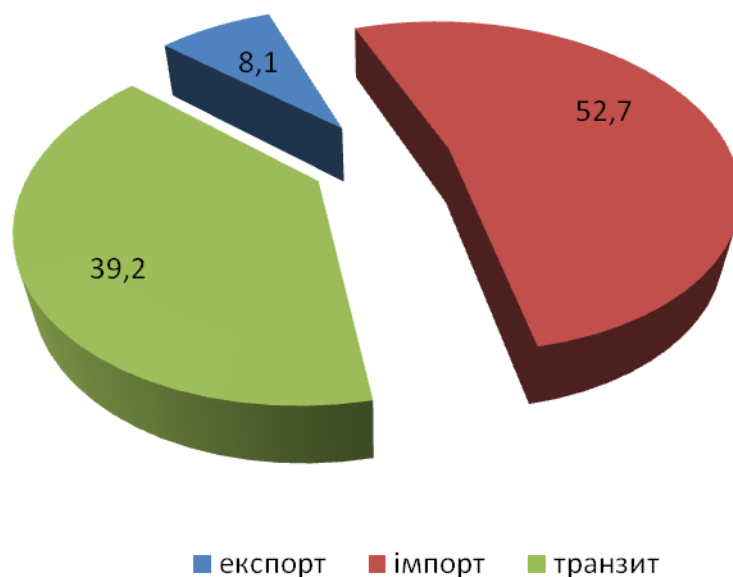


Рисунок 2.14 – Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2009 рік

Джерело: [110, с. 140] з доробкою автора

У складі транзитних потоків, які прямують з європейських країн до країн СНД і назад у прямому залізничному сполученні та через морські порти, більшу частину займають нафта і нафтопродукти, кам'яне вугілля, хімічні й мінеральні добрива, хімічні вантажі, метали, руда, хлібні вантажі та різні товари в контейнерах.

Сучасні товарні потоки між країнами СНД і європейськими країнами в основному пов'язані з російським експортом та імпортом, 84 % загального обсягу транзитного потоку здійснюється в прямому залізничному й змішаному залізнично-морському сполученні.

Номенклатура окремих видів вантажів в основі транзитних перевезень схильна до коливань у зв'язку із змінами кон'юнктури окремих товарних ринків.

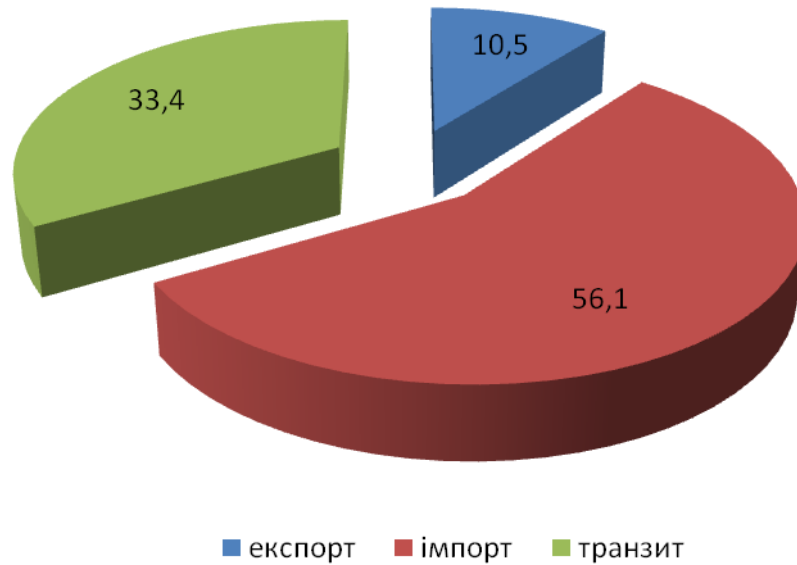


Рисунок 2.15 – Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2010 рік

Джерело: [110, с. 140] з доробкою автора

Дослідження статистичних даних України за 1990–2000 рр. показують [111, 121], що динаміка обсягів вантажної роботи в цілому відповідає загальним економічним тенденціям динаміки функціонування суспільного господарства країни й особливо динаміки змін ВВП. Тому в основу ретроспективного аналізу вантажної роботи покладено кореляційну залежність темпів зміни обсягів вантажних перевезень на залізничному транспорті з темпами зміни ВВП України (табл. 2.5).

Таблиця 2.5 – Динаміка транспортємності валового внутрішнього продукту. *Джерело: [111]*

Показник	Роки										
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
За вантажообігом, т-км/грн	2,2	2,0	1,8	1,6	1,7	1,8	2,0	1,7	1,6	1,2	1,0
За обсягами перевезень вантажів, т/1 000 грн	4,53	4,19	4,03	3,39	3,37	3,39	3,63	3,14	2,19	2,23	1,71

Виявлення взаємозв'язку між ВВП і вантажною роботою необхідне для того, щоб через прогноз розвитку економіки України на перспективу

спрогнозувати вантажну роботу залізничного транспорту, а надалі – розрахувати кількість та структуру парку рухомого складу за типами вантажу.

Прогноз обсягів вантажних перевезень на період до 2015 р. здійснюється за два етапи. На першому етапі здійснено укрупнений розрахунок транспортної роботи залізничного транспорту України за коефіцієнтом транспортності ВВП (у тоннах і тонно-кілометрах).

На другому етапі розглянута повна номенклатура вантажів, які перевозяться залізницями країни за останні роки, з урахуванням прогнозних показників розвитку окремих вантажоутворюючих галузей України на період до 2015 р. Прогноз транспортної роботи галузі на кожен рік прогнозного періоду надається в табл. 2.6.

Таблиця 2.6 – Прогнозні показники зростання ВВП, відправлення вантажів та обсягів перевезень. Джерело: [111]

Показник	Роки			
	2012	2013	2014	2015
Валовий внутрішній продукт (ВВП) у цінах 2004 р., млрд. грн	416,2	424	431,7	439,7
Відправлення вантажів, млн т	437,3	443,5	449,8	456,3
Вантажообіг, млрд т-км	283,1	288,6	295,4	301,1

Розрахунки показали, що в 2010 р. порівняно з 2005 р. залізниці країни збільшать обсяг відправлення вантажів на 10 %, а в 2015 р. – на 20 %. Їх вантажообіг за найближчі 5 і 10 років зросте відповідно на 19 і 32,2 %.

У структурі вантажів, які перевозяться залізничним транспортом, у перспективі (2010 р.), як раніше, будуть переважати: вугілля – 26,6 %, залізна руда – 18 %, нафта та нафтопродукти – 5,6 %, чорні метали – 9,9 %, кокс – 2,9 %, мінеральні добрива – 1,9 %, зерно – 2,4 %, будівельні матеріали 10,5 % та інші вантажі – 22,2 %.

Коефіцієнт транспортності ВВП за вантажообігом за період 1990–2000 рр. зменшився у 1,2 разу. Це пов'язано з різким спадом за цей період

обсягів масових навалочних вантажів і зростанням середньої дальності перевезень вантажів. Крім того, за цей період відбулося цінове зростання ВВП.

На період 2006–2010 рр. цей показник за умови значних регулюючих дій уряду країни зросте ще на 2–3 %, тому можна припустити, що його значення буде в межах 2,6–2,7. Визначене на перспективу до 2015 р. це співвідношення обсягів вантажообігу і ВВП збережеться на тому самому рівні або зменшиться не більш як на 5–6 %, тобто слід очікувати його зниження в межах 2,4–2,6, що проілюстровано рис. 2.16.

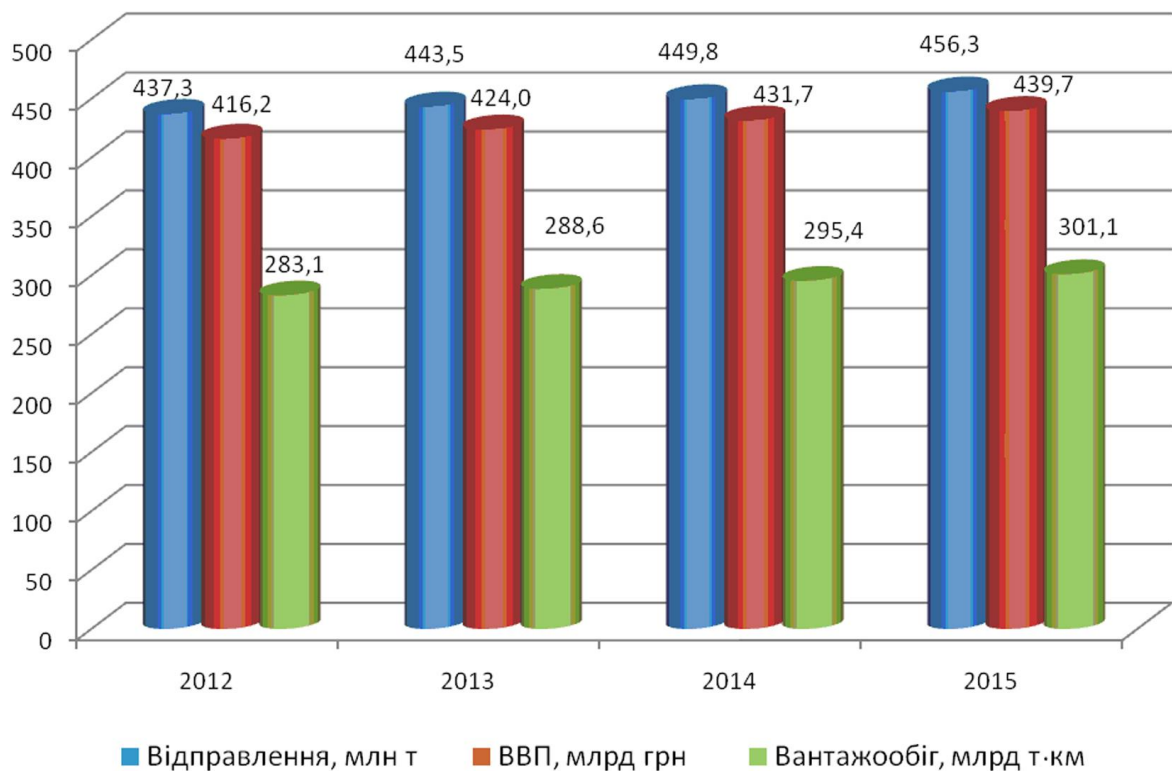


Рисунок 2.16 – Динаміка зміни ВВП, відправлення вантажів та вантажообігу

Джерело: [111] з доробкою автора

Розрахунок загальних обсягів перевезень залізничним транспортом виконувався шляхом співвідношення індексів зростання порівнянних цін і індексів змін обсягів перевезень у тоннах і тонно-кілометрах, з урахуванням тенденцій змін їх у ретроспективі та в перспективі.

На підставі звітних даних табл. 2.6 [111, 121] були розраховані прогнозні значення ВВП до 2015 року. Результати прогнозу загальних обсягів перевезень залізницями України на період 2010–2015 рр. наведено в табл. 2.7.

Таблиця 2.7 – Прогноз перевезень на 2012–2015 рр.

Джерело: [111] з доробкою автора

Рік	Відправлення вантажів, млн т	Ввіз вантажів, млн т	Транзит вантажів, млн т	Разом вантажообіг, млн т-км
2012	437,33	33,5	54,98	283072
2013	443,57	34,14	55,00	288602
2014	449,87	34,77	55,01	295352
2015	456,30	35,41	55,01	301092

Дослідження вказують на тісний зв'язок між середньою дальністю перевезень та часткою транзиту в загальному обсязі перевезень, що дозволило виконати прогноз середньої дальності транзиту, результати якого наведені в табл. 2.8. У цій таблиці також подані результати розрахунку прогнозних рівнів вантажообігу.

Таблиця 2.8 – Прогноз середньої дальності перевезень та вантажообігу на 2012–2015 рр. *Джерело:* [111] з доробкою автора

Рік	Транзит вантажів, млн т	Середня дальність відправлення, км	Середня дальність ввозу, км	Середня дальність транзиту, км	Разом вантажообіг, млн т-км	Темпи приросту вантажообігу, %
2012	54,98	484,1	538,2	970,0	283072	102,4
2013	55,00	489,9	525,7	970,0	288602	102,0
2014	55,01	495,7	546,2	970,0	295352	102,3
2015	55,01	501,5	533,7	970,0	301092	101,9

Рухомий склад. Частка рухомого складу у вартості основних фондів залізничного транспорту складає понад 60 %. У зв'язку зі зменшенням обсягів перевезень вантажів та пасажирів після 1992 року на залізницях в 1996–97 рр. виявилися надлишковими 34 % вантажних вагонів, 32 % магістральних вантажних електровозів, 56 % магістральних і 30 % маневрових тепловозів. За даними [115], на початок 2000 року на залізницях України був надлишок платформ, критих та деяких видів спеціальних вагонів, водночас не вистачало майже 7 тис. цистерн,

9,3 тис. піввагонів і 2 тис. котуновозів. Динаміка зміни кількості вантажних вагонів з 2000 по 2009 рік подана на рис. 2.17.

Надлишок вантажного рухомого складу спостерігався до 2003 року, але одночасно відбувалося його інтенсивне скорочення через вибування за терміном служби. У середині 2003 року з простроченим терміном служби експлуатувало 55 % електровозів постійного та 30 % змінного струму, 43 % вантажних електровозів. Динаміку зміни експлуатаційних парків електровозів і тепловозів наведено на рис. 2.18.

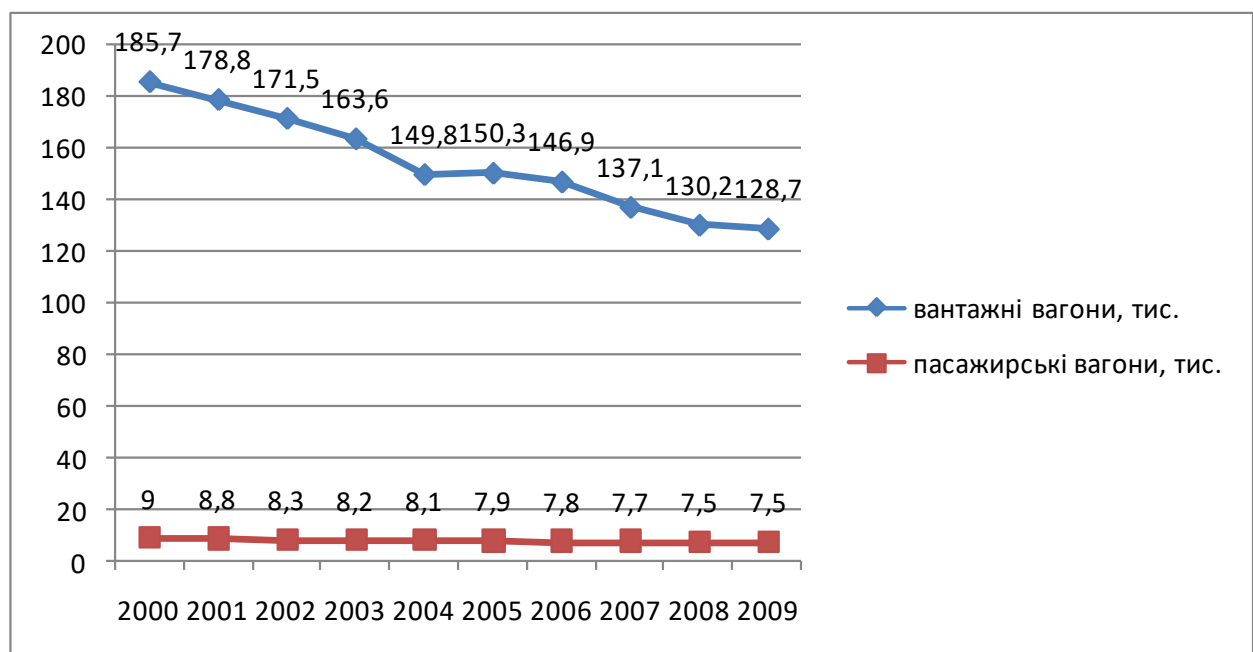


Рисунок 2.17 – Динаміка зміни вантажних вагонів

Джерело: [111] з доробкою автора

Залізничний рухомий склад застарів морально і фізично. Усі типи локомотивів потребують значних витрат на обслуговування та ремонт, на 15–20 % споживають більше енергії, ніж рухомий склад нового покоління. Вагони мають низьку надійність, потребують значних витрат на їх обслуговування в ході експлуатації, не відповідають потребам клієнтів за споживчими якостями [115].

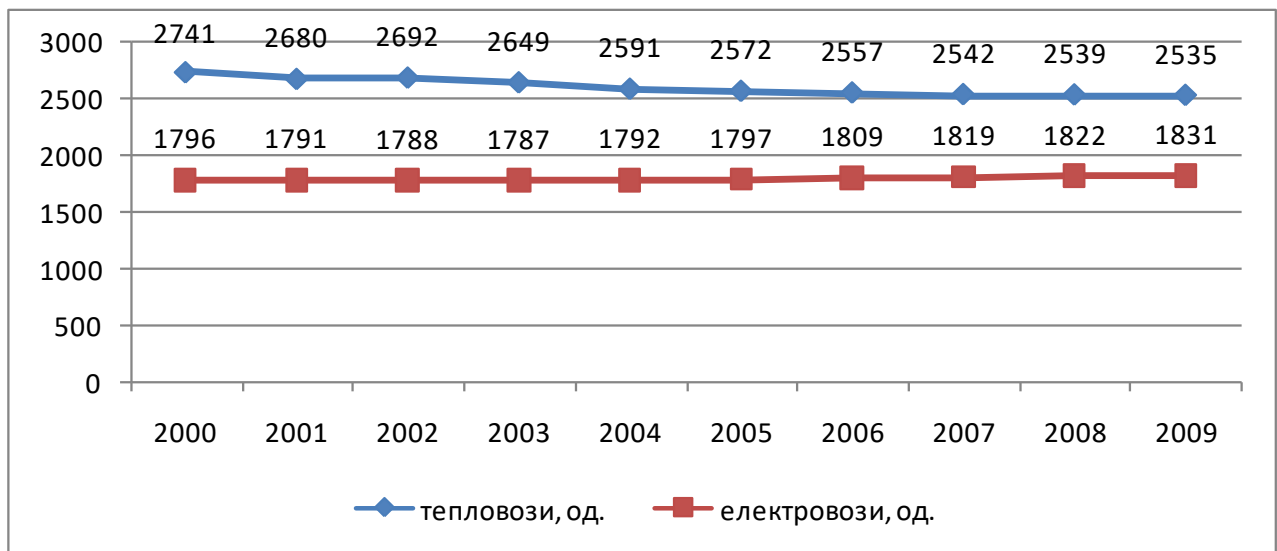


Рисунок 2.18 – Динаміка зміни експлуатаційного парку локомотивів

Джерело: [111] з доробкою автора

Швидко розвиваються компанії-оператори, що є власниками рухомого складу й активно конкурують на ринку перевезень. Традиційна система закупок рухомого складу для потреб залізниць та їх фінансування в умовах господарювання виявилася не ефективною. У цих умовах необхідний план, узгоджений щодо ресурсів, виконавців та термінів комплексних заходів, у вигляді Комплексної програми оновлення рухомого складу, підтримки вітчизняної промисловості та розвитку транспортної системи.

Метою державної політики з оновлення рухомого складу повинно бути задоволення зростаючих потреб економіки держави й населення в перевезеннях за рахунок поставок вагонів і локомотивів нового покоління й модернізації з подовженням терміну служби наявних одиниць рухомого складу на основі технічних рішень, що відрізняються високою економічністю, кращими споживчими й експлуатаційними якостями, які виробляються на вітчизняних підприємствах та забезпечують конкурентоспроможність українського транспортного машинобудування, залізничних перевезень на перспективу, скорочення собівартості перевезень.

Для досягнення зазначеної мети в умовах, що склалися, необхідно забезпечити зростаючі обсяги перевезень надійним рухомих складом за рахунок

оновлення інвентарного парку залізниць, підвищення ефективності його використання та створення умов для збільшення парку приватного рухомого складу.

2.3 Існуюча структура управління залізничним транспортом та програми її реформування

У народному господарстві колишнього Радянського Союзу тільки Міністерство шляхів сполучення та Міністерство оборони не мали відповідних міністерств у республіках. Тому після проголошення Верховною Радою України 24 серпня 1991 року Акта про незалежність України одразу виникла гостра потреба в організації чіткої та безперебійної роботи залізничного транспорту. Адже він, маючи екстериторіальний характер, міг успішно функціонувати тільки за умов централізованої координації роботи всіх без винятку структурних підрозділів, причетних до процесу перевезень.

Міністерство шляхів сполучення Російської Федерації втратило юридичне право керувати залізницями незалежної України. Але за інерцією в перші тижні залізниці, принаймні, консультувалися з ним щодо синхронізації дій транспортного конвеєра, бо не було в Україні центральної структури, яка б взяла на себе виконання цих функцій. Було вирішено, що управління Південно-Західної залізниці тимчасово візьме на себе додаткові обов'язки координатора експлуатаційної роботи всіх залізниць країни.

Перед керівництвом українських залізниць постала гостра проблема знайти форму майбутнього центрального органу управління, який міг би повністю відповідати сучасним вимогам. З метою організації ефективного управління залізничним транспортом та забезпечення потреб галузей економіки та населення в перевезеннях Кабінет Міністрів України 14 грудня 1991 року прийняв Постанову «Про створення Державної адміністрації залізничного транспорту України» за № 356. Цією постановою було передбачено, що Укрзалізниця (УЗ) є державним органом управління, який здійснює

керівництво залізничним транспортом. У її відання були передані Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна і Придніпровська залізниці та усі інші розташовані на території України підприємства, установи й організації, що були підпорядковані Міністерству шляхів сполучення СРСР. Постановою Кабінету Міністрів України № 70 від 12 лютого 1992 року було затверджено перше положення про Укрзалізницю [88, 97].

У складі УЗ було створено Раду, членами якої стали президент і віцепрезиденти УЗ. На Раду УЗ були покладені обов'язки з визначення стратегічних напрямів розвитку залізничного транспорту, розв'язання кардинальних питань його діяльності. На першому засіданні Ради, яке відбулося 18 лютого 1992 р., головним на порядку денному стало питання про принципи планування, об'ємні і якісні показники роботи залізниць. Було прийнято рішення, що відтепер залізниці самостійно розроблятимуть прогнози обсягів перевезень, враховуючи динаміку господарської діяльності й угоди з відправниками на перевезення матеріалів, сировини та готової продукції, розрахунки річних і уточнених місячних планів [3, 4].

Організаційна структура залізничного транспорту України наведена на рис. 2.19, а структура апарату управління Укрзалізниці – відповідно на рис. 2.20.

Для розгляду пропозицій з використання досягнень науки і техніки, передового виробничого досвіду та розробки науково обґрунтованої технічної політики на залізничному транспорті в УЗ створена науково-технічна рада (НТР), до складу якої входять науковці, висококваліфіковані спеціалісти. При науково-технічній раді організовані постійно діючі секції з проблем економіки і управління галуззю, процесу перевезень, СЦБ і зв'язку, локомотивного господарства, інші. Склад НТР та положення про неї затверджує Генеральний директор.

Ключові питання технічної політики, основні напрямки капітальних вкладень, також головні важелі централізованого керівництва рухом поїздів зосереджені в УЗ. З цією метою в центральному апараті УЗ створені галузеві й

функціональні головні управління, управління й відділи. Кожною галуззю залізничного господарства керує відповідне Головне управління.

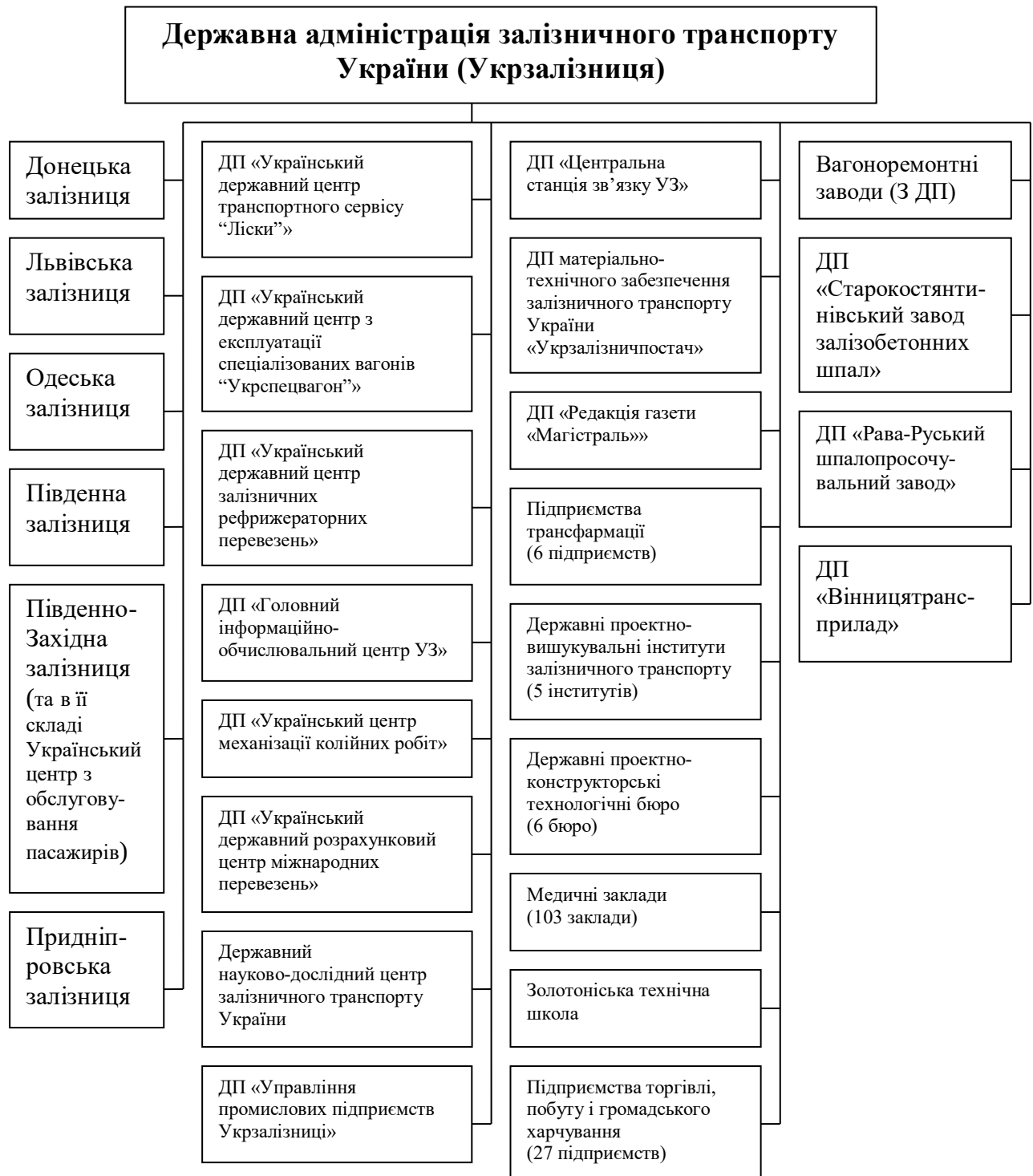


Рисунок 2.19 – Організаційна структура ДАЗТУ «Укрзалізниця» (станом на 01.01.2010 року). Джерело: [81]

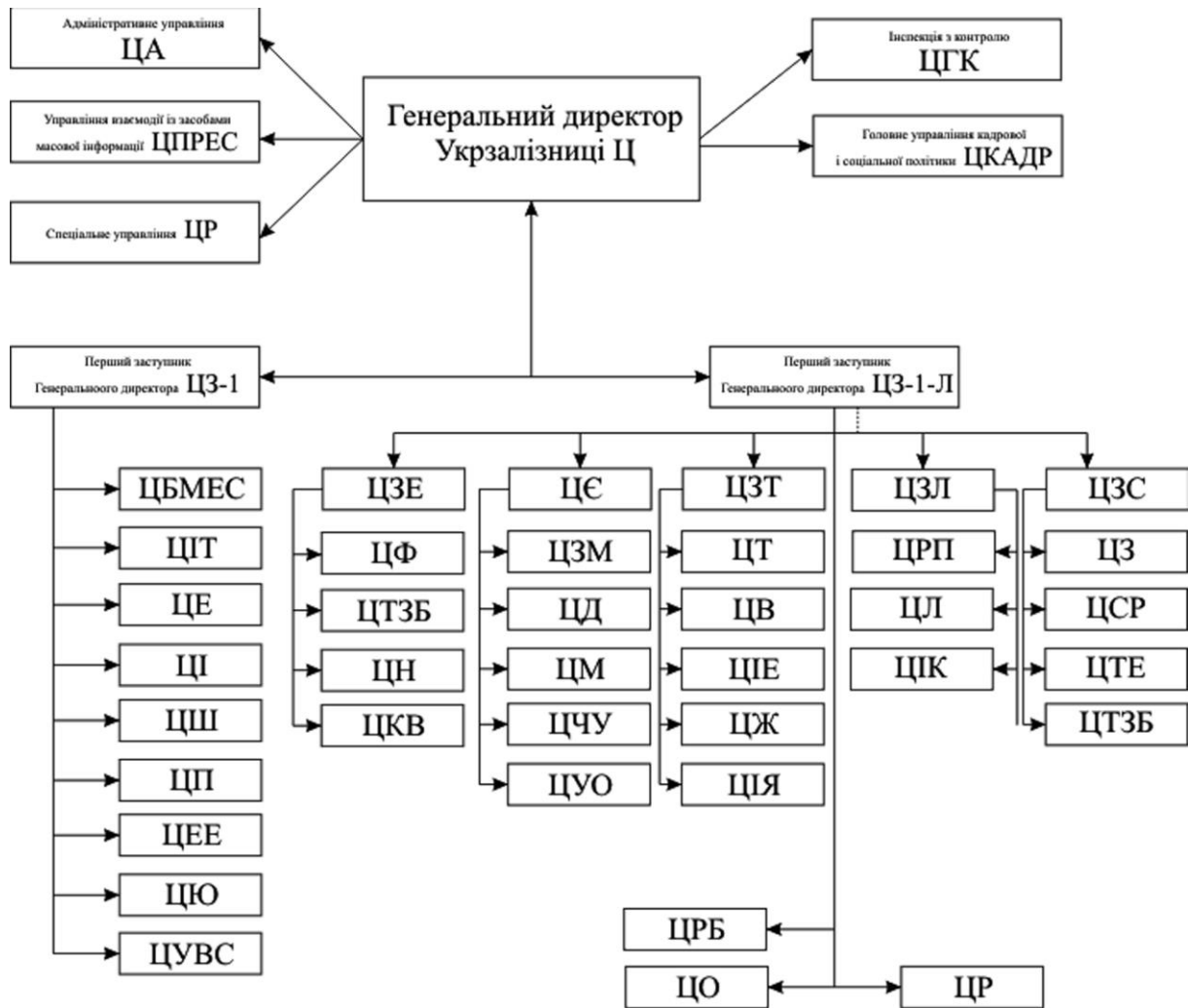


Рисунок 2.20 – Структура апарату управління Укрзалізниці
(станом на 01.01.2010 року). Джерело: [128]

Основними Головними управліннями, які забезпечують діяльність, залізничного транспорту є: Головне управління перевезень (ЦД), Головне управління комерційної роботи та маркетингу (ЦМ), Головне управління локомотивного господарства (ЦТ), Головне управління вагонного господарства (ЦВ), Головне пасажирське управління (ЦЛ), Головне управління колійного господарства (ЦП), Головне управління електрифікації та електропостачання (ЦЕ) та інші. До числа функціональних Главків належать: Головне управління розвитку та інвестицій (ЦТех), Головне управління матеріально-технічного забезпечення (ЦХ), Головне фінансово-економічне управління (ЦФ), Головне

управління кадрової і соціальної політики та інші. Більшості підрозділів апарату управління залізничного транспорту присвоєний визначений телеграфний код, зазначений у дужках, використання якого в службовій, особливо телеграфній переписці, дає значну економію непродуктивних витрат. Головні управління УЗ складаються, як правило, з декількох управлінь, які, у свою чергу, об'єднують відділи, сектори або групи.

Ефективне управління залізничним транспортом України потребує не тільки чіткого централізованого керівництва з боку Центрального апарату УЗ, але й обґрунтованого територіального розподілу мережі на залізниці, залізниць – на дирекції залізничних перевезень та оптимального розміщення станцій, локомотивних і вагонних депо, інших структурних підрозділів.

Залізнична мережа України розподілена на 6 залізниць. Назви залізниць, як правило, відображають їх географічне розташування. Структура апарату управління залізниці значною мірою відображає структуру апарату УЗ. Очолює залізницю начальник (Н), який несе персональну відповідальність за виконання завдань з перевезення вантажів і пасажирів, роботу залізниці в цілому, стан та безпеку руху, дотримання дисципліни, підбір та розстановку кадрів. Начальник залізниці має заступників (НЗ) та головного інженера залізниці.

До апарату управління входять виробничі (галузеві) та функціональні служби й відділи приблизно з таким розподілом обов'язків і функцій, як у відповідних управліннях УЗ. Серед служби слід виділити такі: перевезень (Д), комерційної роботи та маркетингу (М), локомотивна (Т), вагонна (В), колії (П), сигналізації та зв'язку (Ш), пасажирська (Л), електропостачання, фінансово-економічна (НФ), приміських пасажирських перевезень (НРП) та інші.

Кожна із залізниць поділена на Дирекції залізничних перевезень (ДН), які безпосередньо керують виробничо-господарчою діяльністю всіх станцій, окрім пасажирських, та дистанціями навантажувально-розвантажувальних робіт. У Дирекції є виробничі відділи: перевезень (ДНН), комерційної роботи та маркетингу (ДНМ), також ряд функціональних відділів та секторів:

пасажирський (ДНЛ), відділ статистики та економічного аналізу, планово-техніко-економічний, кадрів (ДНКадр) та інші.

Кожна із залізниць була поділена на відділки залізниць (НОД), які безпосередньо керували виробничо-господарчою діяльністю всіх підрозділів.

Розробка нової схеми управління залізничним транспортом була продовжена наказом МТУ № 25 від 23.03.1993 р. «Про удосконалення структури управління на залізничному транспорті України». Наказом МТУ № 90 від 18.06.1993 р. були ліквідовані Львівське (Львівської залізниці), Дніпропетровське (Придніпровської залізниці), Одеське (Одеської залізниці), Київське (Південно-Західної залізниці) та Харківське (Південної залізниці). Ліквідація відділень була виконана відповідно до статті 35 Закону України «Про підприємства в Україні».

З метою забезпечення оперативного керівництва експлуатаційною діяльністю, задоволення потреб народного господарства й населення в перевезеннях пасажирів та вантажів, підтримання станцій, вокзалів, пунктів та зупинок у належному стані, безпеки руху й охорони праці та розв'язання питань соціального захисту працівників підприємств за наказом МТУ № 288 від 06.09.1993 р. «Про створення державних підприємств» були створені Дніпропетровське, Київське, Львівське, Тернопільське та Харківське державні підприємства з перевезення вантажів і пасажирів. За цими наказами змінилося підпорядкування відособлених структурних підрозділів залізниці, а саме всі станції, окрім пасажирських, та механізовані дистанції вантажно-розвантажувальних робіт залишились у складі Державних підприємств, а всі інші підрозділи були підпорядковані відповідним службам залізниці. Цей порядок поширювався на всі новостворені держпідприємства, окрім Дніпропетровського. Держпідприємствам був присвоєний телеграфний індекс – ДН.

Наказом МТУ № 232-Ц від 29.06.2000 р. «Про реорганізацію відділків залізниць та Дніпропетровського державного підприємства з перевезення вантажів та пасажирів» була виконана реорганізація всіх відділків

Укрзалізниці. Їх було позбавлено статусу юридичної особи, Дирекціям залізничних перевезень було надано статус відособлених структурних підрозділів залізниць.

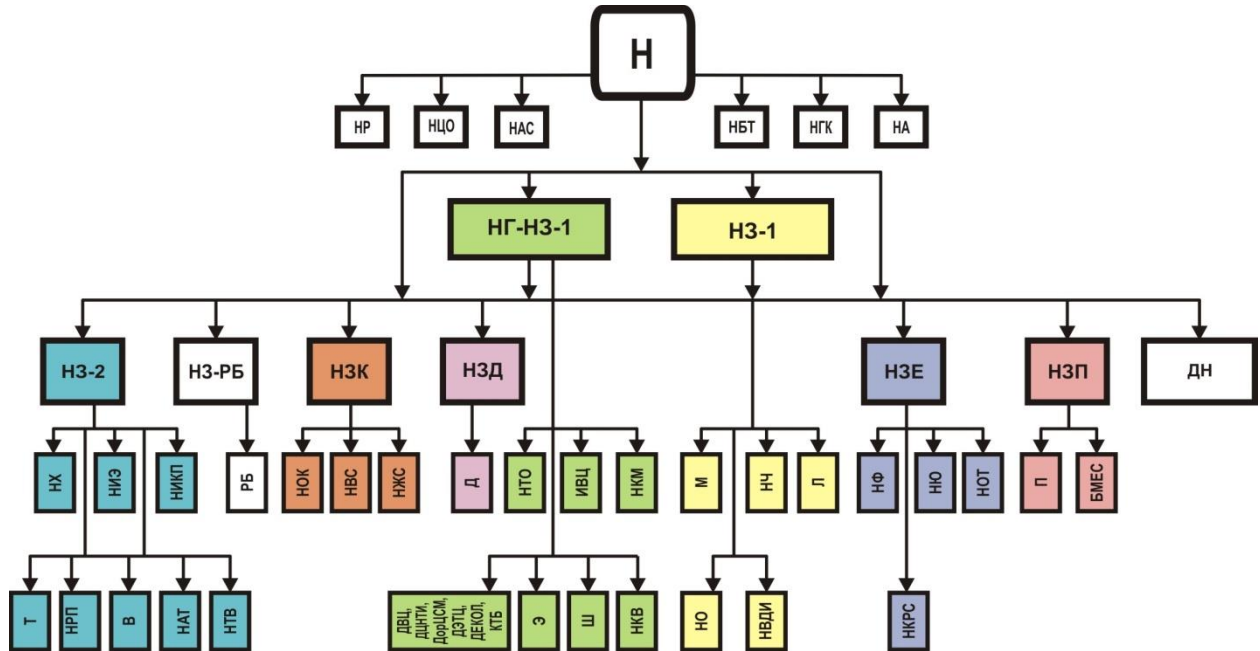


Рисунок 2.21 – Структура апарату управління залізниці (станом на 01.01.2010 року). Джерело: [82]

Таким чином, можна зазначити, що на залізничному транспорті затвердилася система управління, яка історично складалася з двох гілок – лінійної та функціональної: УЗ – управління залізниці – дирекція залізничних перевезень – відокремлений структурний підрозділ; головне управління УЗ – служба залізниці – відділ дирекції. Лінійна гілка здійснює переважно територіально-виробниче управління, а функціональна – оперативно-технічне. На рис. 2.21, 2.22 наведена структура апарату управління залізниці та дирекції залізничних перевезень.

Така структура управління залізничним транспортом існує і зараз.

Беручи до уваги актуальність реформування залізничного транспорту як єдиного можливого шляху скорочення транспортних витрат для економіки країни, у 2007 році була розроблена та затверджена Урядом Концепція державної програми реформування залізничного транспорту [54] та

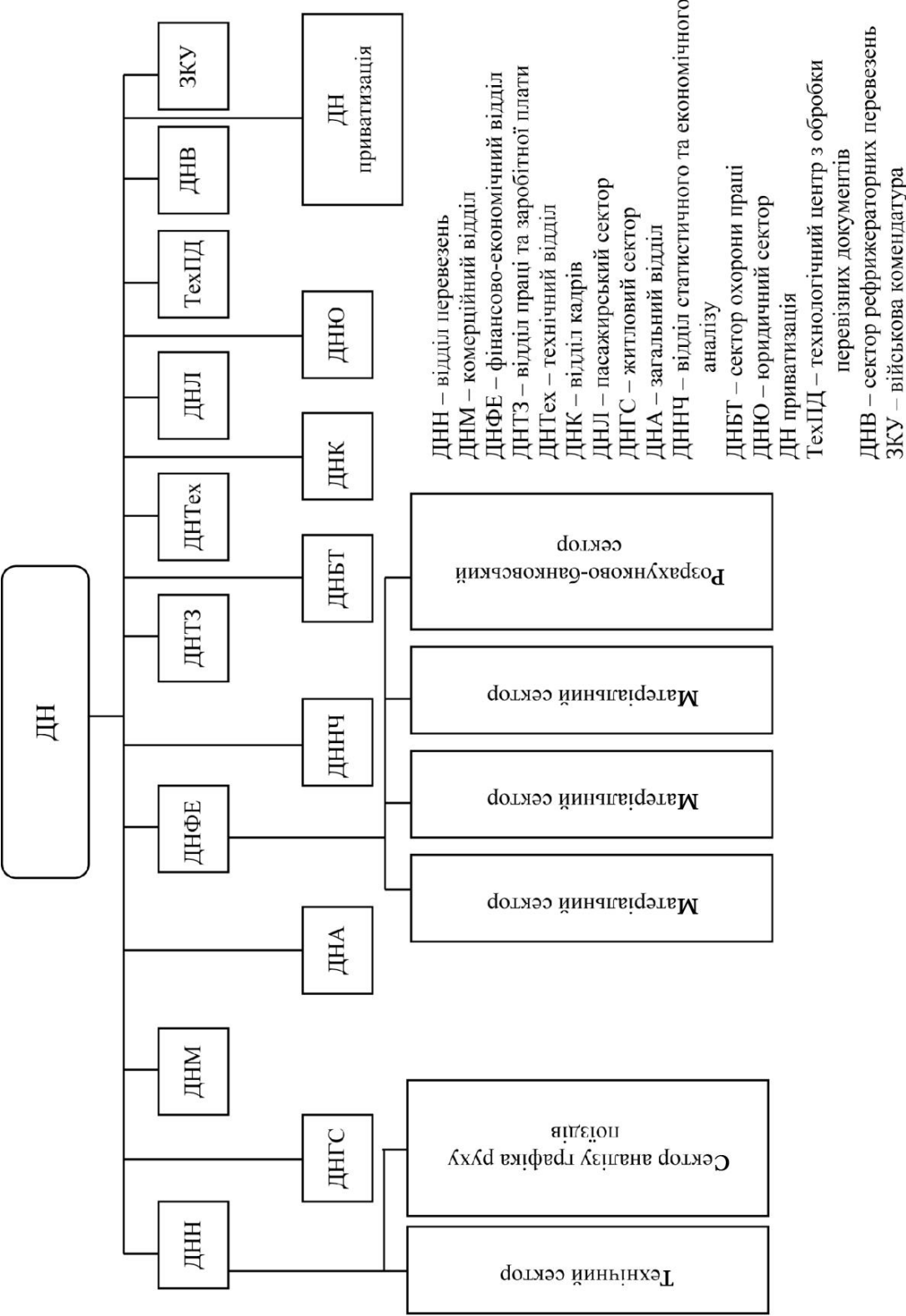


Рисунок 2.22 – Структура апарату управління Дирекції залізничних перевезень. Джерело: [153]

підготовлено й ухвалено перший проект Державної програми реформування залізничного транспорту, яким передбачалося створення Державної акціонерної компанії (АТ) «Українські залізниці» – єдиного суб'єкта господарювання. Відповідно до вищенаведених документів структурну реформу залізничного транспорту в Україні передбачалося здійснити протягом восьми років з виділенням трьох етапів [54].

До статутного капіталу ДАК «УЗ» передається майно Державної адміністрації залізничного транспорту, державних залізниць і підприємств, що входять до її складу, згідно з результатами інвентаризації майна; 100 % акцій відкритих акціонерних товариств, повноваження з управління якими передані УЗ; акції, частки та паї, що належать державі у статутному капіталі господарських товариств, створених на базі майна підприємств залізничної галузі [11].

Необхідно також взяти до уваги і **Програму економічних реформ України** [112] щодо розвитку транспортної інфраструктури, яка враховує проблеми залізничного транспорту з питань інвестування. Зміст кожного етапу реформування за цільовою програмою викладено нижче.

I етап (до кінця 2010 р.) має на меті:

- 1) остаточний розподіл функцій господарського і державного галузевого управління;
- 2) удосконалення законодавства, що регулює діяльність залізничного транспорту;
- 3) зміну державного власника майна на приватних з одночасним визначенням організаційно-правової форми компанії (визначено у Концепції 2006 року);
- 4) ліквідацію пільгових тарифів на вантажні перевезення.

II етап (до кінця 2012 р.) має на меті:

- 1) реформування структури управління залізницями, створення нових юридичних осіб або нової організаційно-правової форми діяльності;
- 2) утворення монопольного та конкурентного середовища;

- 3) внесення змін у виробничо-господарську діяльність залізниць;
- 4) планомірне впровадження економічно обґрунтованих тарифів;
- 5) корегування методик регулювання тарифів на доступ до тієї частини інфраструктури, що віднесена до природної монополії;
- 6) часткову ліквідацію збитковості пасажирських перевезень за рахунок спеціальних заходів;
- 7) реорганізацію системи управління ДАК «УЗ», перехід від регіонального принципу управління до функціонального.

III етап (до кінця 2014–2015 р.) має на меті:

- 1) завершення реформування залізничного транспорту та реструктуризації Укрзалізниці;
- 2) розвиток конкурентного середовища на ринку послуг залізничного транспорту, які не відносять до природних монополій;
- 3) залучення сторонніх інвестицій для оновлення основних фондів;
- 4) впровадження додаткових заходів з ліквідації збитковості пасажирських перевезень за рахунок оптимізації технологічного процесу, надання компенсацій за перевезення пільгових категорій громадян у повному обсязі та виділення субсидії з центрального й місцевих бюджетів на перевезення пасажирів у дальньому та приміському сполученні;
- 5) створення організаційних структур з управління парками вантажних вагонів;
- 6) створення ВАТ «Пасажирська компанія» для перевезення пасажирів у дальньому сполученні (як дочірнє підприємство ДАК «УЗ»);
- 7) створення приміських пасажирських компаній (спільно ДАК «УЗ», місцеві органи влади та приватні інвестори), які забезпечуватимуть перевезення пасажирів у приміському сполученні.

Слід сказати, що термін реформування залізничного транспорту 5 років (фактично 4 роки), закладений у Програмі економічних реформ України на 2010–2014 роки, дуже жорсткий і потребує виважених і водночас чітких дій [112], рис. 2.23–2.26 [74].

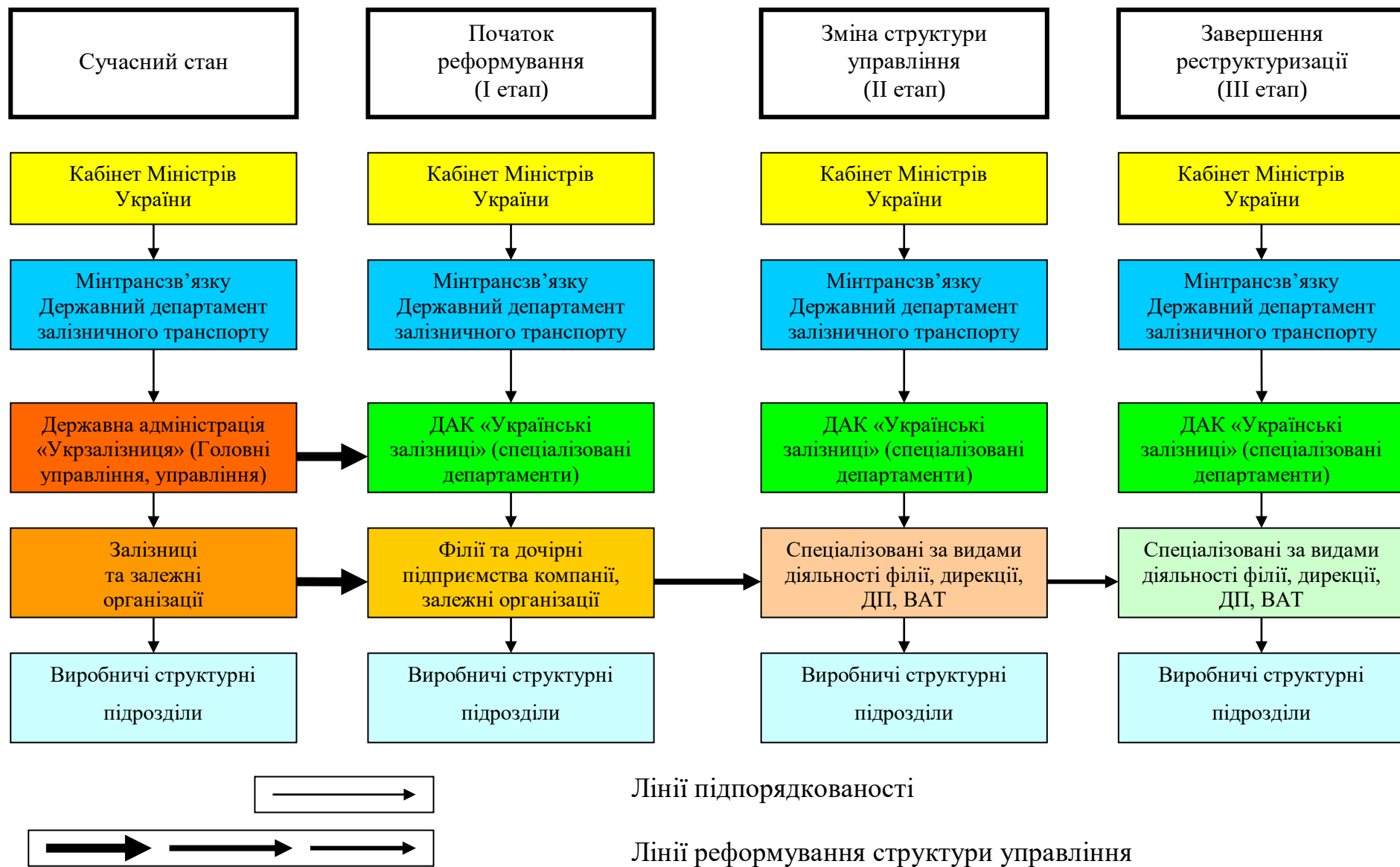


Рисунок 2.23 – Етапи реформування залізничного транспорту України. Джерело: [74]

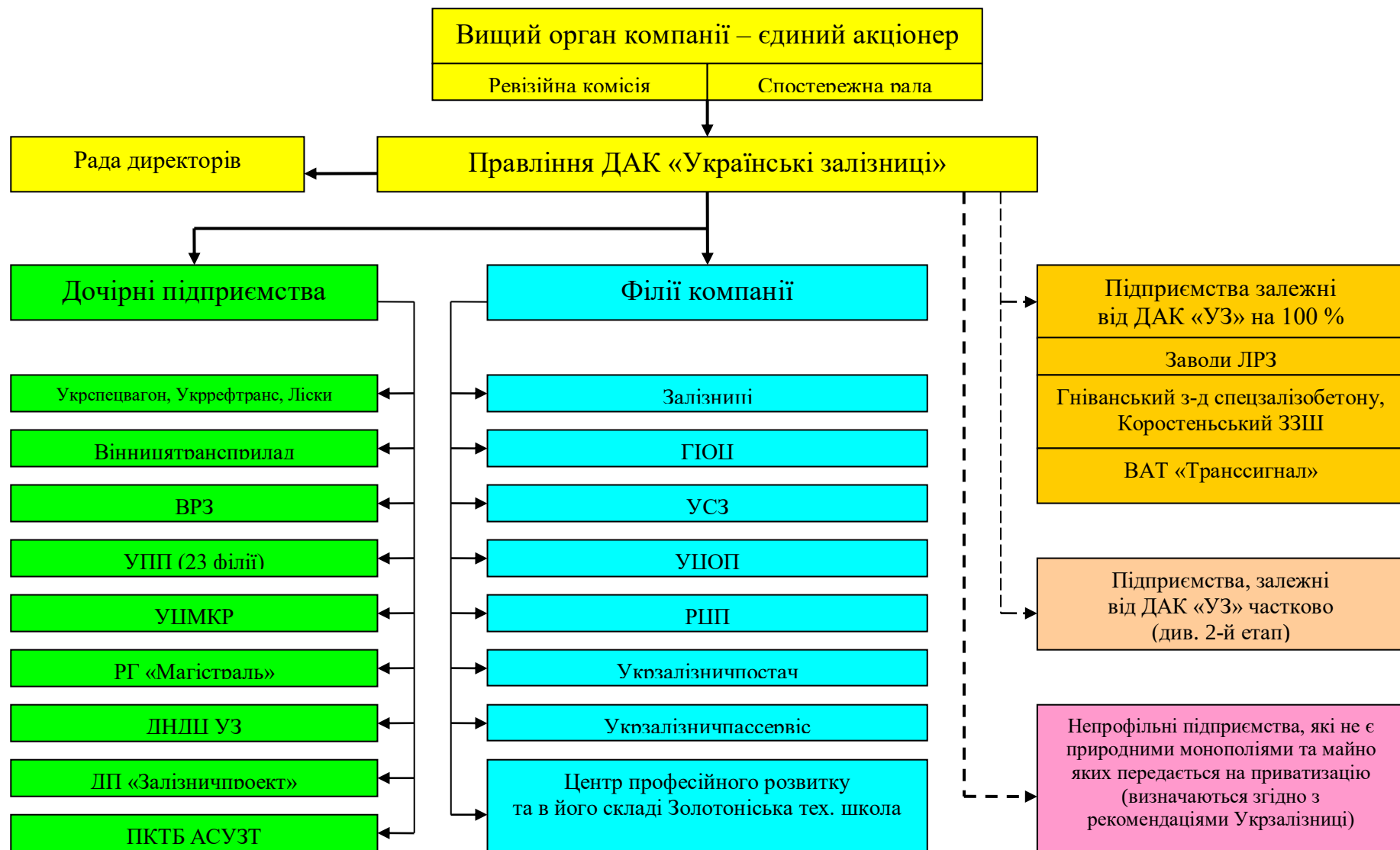


Рисунок 2.24 – Структура Державної акціонерної компанії «Українські залізниці»
(І етап реформування). Джерело: [74]

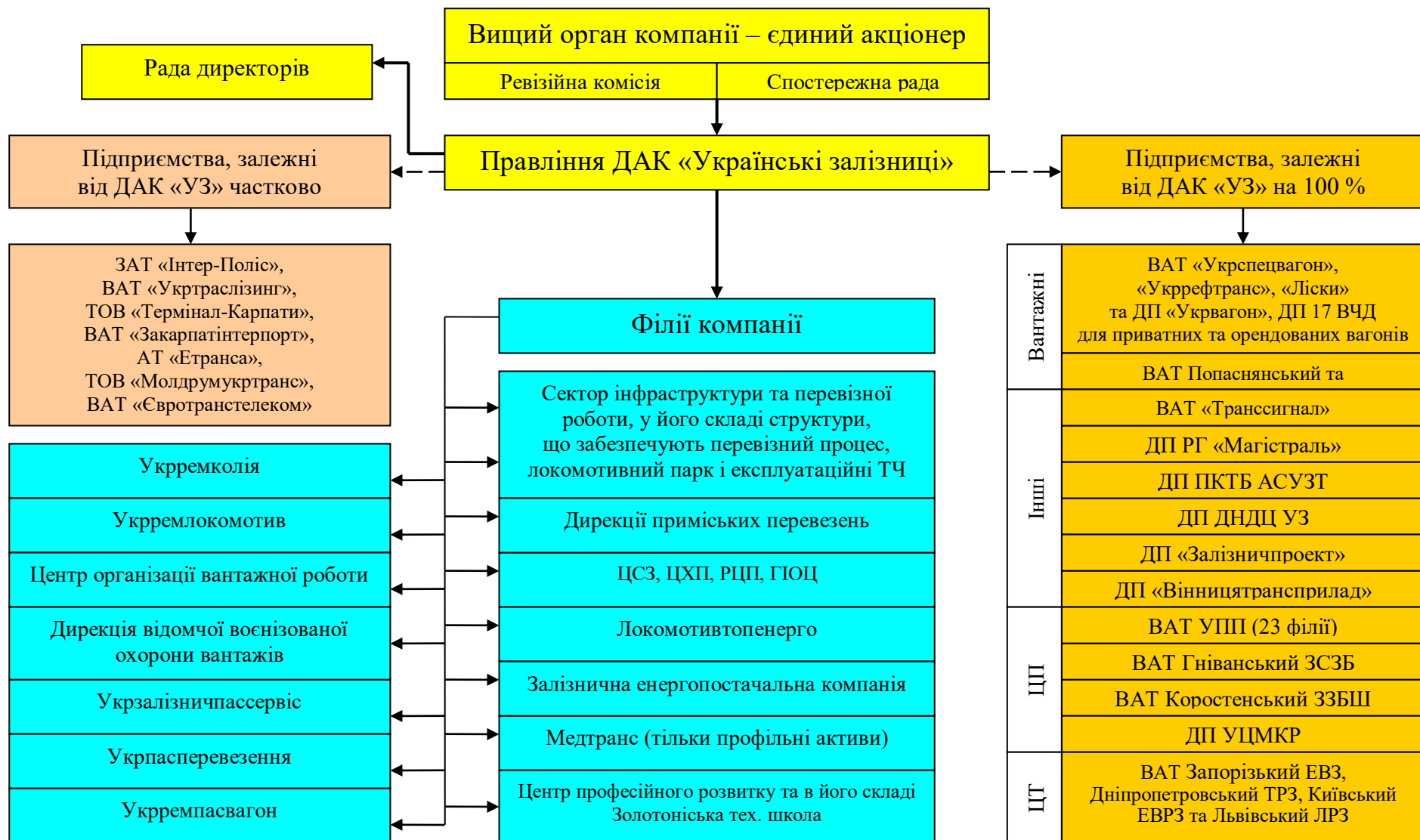


Рисунок 2.25 – Структура Державної акціонерної компанії «Українські залізниці» (II етап реформування). Джерело: [74]

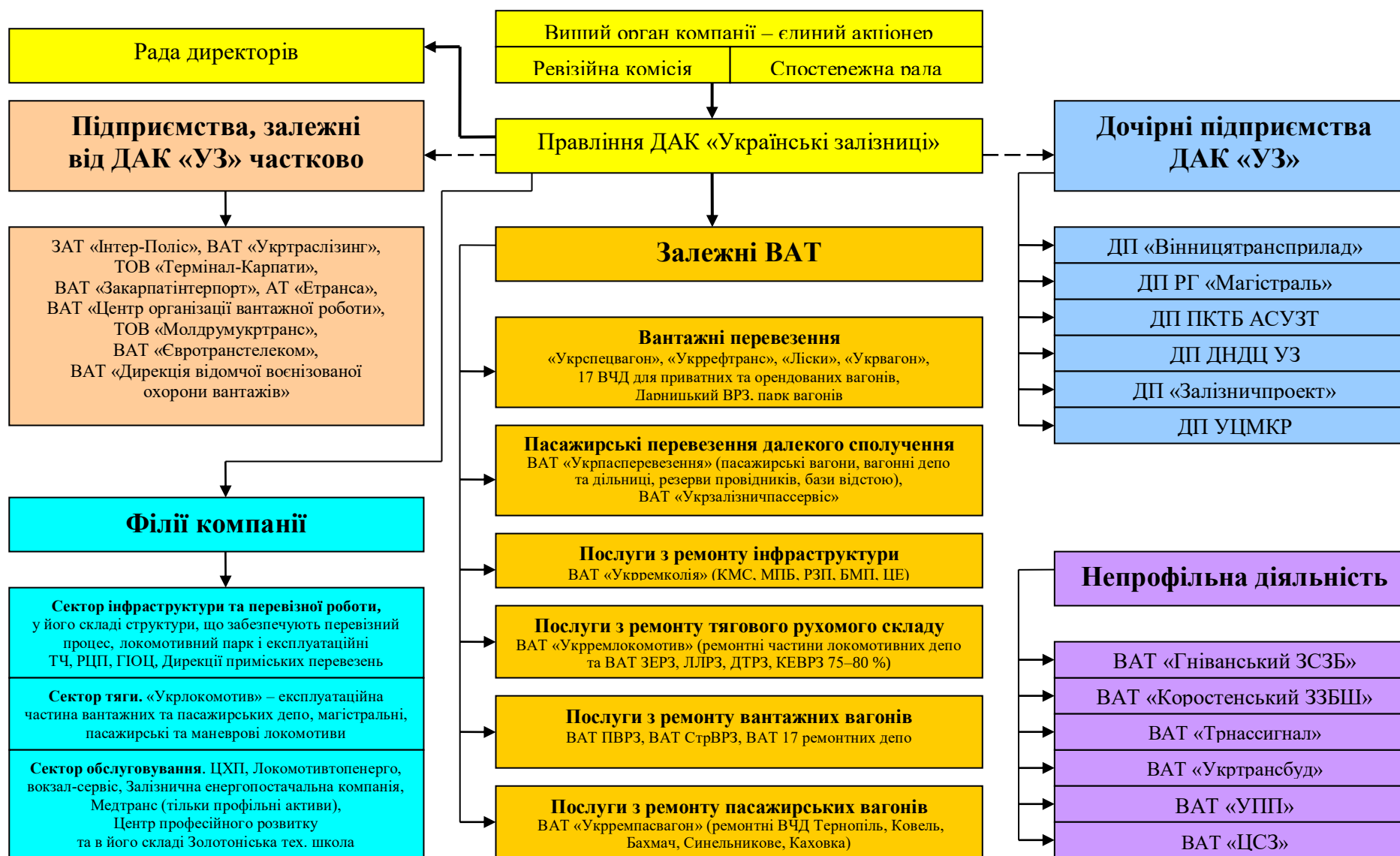


Рисунок 2.26 – Структура Державної акціонерної компанії «Українські залізниці»
(III етап реформування) Джерело: [74]

Стосовно питання про нормативно-правове забезпечення структурної реформи необхідно зауважити, що зараз законодавство у сфері залізничного транспорту не відповідає загальному законодавству. Правову основу функціонування залізничного транспорту України складають:

- Конституція України;
- Закон України «Про транспорт»;
- Закон України «Про залізничний транспорт»;
- Статут залізниць України, затверджений КМУ у 1998 р.;
- інші нормативні акти законодавства України.

Оскільки стаття 92 Конституції України передбачає, що засади організації і експлуатації транспорту визначаються виключно законами України, для законодавчого забезпечення процесу реформування залізничного транспорту слід розробити необхідне нормативно-правове забезпечення, а саме: Закони України «Про особливості реформування залізничного транспорту загального користування» та «Про особливості управління і розпорядження майном залізничного транспорту загального користування», «Про компанії-оператори в Україні». Потребуватиме прийняття в новій редакції також Закон України «Про залізничний транспорт» і Статут залізниць України. Усі вищенаведені документи включені до системи правових заходів з управління вантажними перевезеннями й передбачені в підрозд. 3.1.

2.4 Фінансово-економічна система міжнародних взаєморозрахунків щодо несвоєчасного проведення платежів та в разі втрати або пошкодження рухомого складу до ступеня виключення із інвентарю

В умовах сучасних ринкових відносин велике значення має дотримання фінансової дисципліни усіма учасниками міжнародних залізничних перевезень під час проведення взаєморозрахунків за виконані перевезення та надані послуги [15]. У рамках даної роботи автором запропоновано розглянути деякі

проблеми, розв'язання яких сприяє удосконаленню механізму управління міжнародними вантажними перевезеннями.

Виконання залізничних перевезень у міжнародному сполученні є безперервним технологічним процесом, у якому беруть участь дві й більше іноземні залізниці. З вантажовідправниками, вантажоодержувачами й експедиторськими компаніями за виконані вантажні перевезення територією різних держав взаєморозрахунки проводяться між причетними залізницями.

Залізницями-членами міжнародних організацій узгоджені й прийняті до керівництва нормативні документи (правила або інструкції), що регулюють порядок проведення взаєморозрахунків і терміни направлення розрахункових документів; порядок визначення платіжного сальдо й терміни його оплати; а також заходи, вживані до залізниці-дебітора, у разі порушення термінів оплати платіжного сальдо. Такими міжнародними організаціями є Міжнародна Рада залізниць (МСЖД), створена в 1922 році; Організація співробітництва залізниць (ОСЖД), створена в 1956 році; Рада із залізничного транспорту держав-учасників Співдружності (ЦСЖТ), створена в 1992 році. Взаєморозрахунки проводяться відповідно до:

- Пам'ятки МСЖД № 311 для залізниць, що надають послуги на підставі нормативних документів, узгоджених в рамках МСЖД [51];
- Правил про розрахунки в міжнародному пасажирському і вантажному залізничному сполученні (далі – Правил про розрахунки) – для залізниць, що надають послуги на підставі нормативних документів, узгоджених в рамках ОСЖД;
- Правил комплексних розрахунків між залізничними адміністраціями держав-учасників Співдружності Незалежних Держав, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки (далі – ПКР) – для залізниць, що надають послуги на підставі нормативних документів, узгоджених у рамках ЦСЖТ [101].

Аналіз вищенаведених документів щодо питання регламентації економічної відповідальності за несвоєчасне проведення розрахунків свідчить

про те, що в міжнародній практиці існують різні підходи до порядку нарахування відсотків за прострочення платежу (дод. В).

З метою скорочення термінів проведення взаєморозрахунків і зменшення кількості платежів між залізницями шляхом централізації і компенсації взаємних заборгованостей і вимог; визначення національних валют, визнаних у міжнародних фінансових відносинах між учасниками міжнародних залізничних перевезень; періодичної публікації таблиці курсів визнаних валют; спостереження за зміною курсів визнаних валют і здійснення, у разі значної зміни курсів, розділення валютних періодів, МСЖД став співзасновником Товариства з обмеженою відповідальністю «Міжнародне клірингове бюро» (ВСС). ВСС засноване 17 грудня 1996 року. Учасниками ВСС є підприємства залізничного транспорту, члени МСЖД, зокрема комісія з компенсації «Oscd» (у минулому – «Корфер»). Взаєморозрахунки між учасниками ВСС проводяться відповідно до регламенту ВСС. Вступ у ВСС рекомендований всім залізницям членам-МСЖД. Крім того, усі залізниці іноземних держав застосовують у взаєморозрахунках таблиці курсів валют, видавані ВСС.

Взаєморозрахунки між іноземними залізницями за виконаними перевезеннями й наданими послугами з численних статей розрахунків проводяться шляхом щомісячного складання контокорентного рахунку (платіжної сальдової відомості). За підсумками контокорентного рахунку (платіжної сальдової відомості) за місяць залізниця-дебітор зобов'язана сплатити залізниці-кредитору належну суму до 30-го числа місяця, наступного за звітним. За порушення термінів оплати щомісячних контокорентних рахунків (платіжної сальдової відомості) залізниця – дебітор зобов'язана сплатити відсотки за прострочення платежів [101].

У науково-дослідній роботі [75] розглянуто порядок нарахування відсотків за прострочення платежів, передбачений Правилами комплексних розрахунків між залізничними адміністраціями держав-учасників Співдружності Незалежних Держав, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки, проаналізовані положення цього документа

в редакції із змінами і доповненнями на 30.05.2008 р. Основою дисертаційного дослідження є пункт 1.2. Загальних положень, у якому викладено таке: розрахунки між залізницями держав-учасників Співдружності, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки проводяться за користування вантажними вагонами й контейнерами; за пошкодження або втрату рухомого складу й контейнерів; за прострочення платежів.

На підставі п. 2.3.11 ПКР розрахунки за користування вантажними вагонами здійснюються відповідно до Правил експлуатації пономерного обліку й розрахунків за користування вантажними вагонами власності інших держав.

На підставі п. 4.4 ПКР складання контокорентного рахунку (платіжної сальдової відомості) передбачене на останнє число кожного звітного місяця. Граничний термін оплати платіжного сальдо – 30 число місяця, наступного за звітним.

На підставі п. 4.8 ПКР за прострочення платежів сторона-дебітор сплачує стороні-кредиторові 6 відсотків річних (прості нескладні відсотки) за всі дні прострочення зі всієї суми платежів, що надходять несвоєчасно.

Під час нарахування відсотків (пені) за базу для нарахування річних приймається 360 календарних днів у році й 30 календарних днів у місяці.

Нарахування відсотків починається з дня, наступного за днем закінчення терміну на сплату сум платіжного сальдо, і закінчується в день, що передує дню зарахування коштів на рахунок залізничної адміністрації-кредитора або в день, що передує дню проведення багатостороннього погашення, передбаченого Договором про погашення взаємних заборгованостей або в день проведення заліку взаємних вимог.

Залізниця-кредитор складає розрахункову відомість нарахування відсотків і направляє залізниці-дебіторові для акцепту. Розрахункова організація, що отримала розрахункову відомість нарахування відсотків, повинна розглянути її протягом двох місяців з дня отримання й направити сповіщення про акцепт або копію розрахункової відомості з обґрунтуванням внесених змін.

Розрахункові відомості нарахування відсотків за прострочення платежів, за якими не надійшло відповіді протягом трьох місяців з дати, вказаної в супровідному листі, вважаються прийнятими до оплати в повній сумі й можуть включатися в бухгалтерську виписку або сальдову відомість залізничною адміністрацією-кредитором у безакцептному порядку.

Проілюструємо існуючу методику розрахунку таким прикладом:

Сальдову відомість (контокорентний рахунок) на 30.04.2008 року в розмірі 100 000,0 євро, термін оплати якої 30.05.2008, залізниця-дебітор сплатила 5 липня 2008 року. Розрахункова відомість нарахування відсотків пред'являється дебіторові після отримання платіжного сальдо, взаємозаліку або проведення багатостороннього погашення заборгованості.

$100\,000,0 \cdot 6,0\% / 360 \cdot 34 = 566,67$ євро (сума включиться у взаєморозрахунки після отримання акцепту на 31.08.2008 або після трьох місяців у разі непредставлення відповіді на 31.10.2008);

Таким чином, залізниця-дебітор за прострочення платежу в розмірі 100 000,0 євро за 34 дні зобов'язана сплатити 566,67 євро, що складає 0,6 % від суми заборгованості, при цьому залізниця-кредитор суму відсотків отримає у вересні або в листопаді.

Якщо сума платіжного сальдо буде сплачена залізницею-дебітором лише частково, то відсотки нараховуються на суму платежу, що надійшов, а не на суму заборгованості, що спричиняє за собою збільшення терміну отримання залізницею-кредитором суми відсотків за невчасну оплату.

У рамках МСЖД відредагована пам'ятка МСЖД № 311. Остання редакція включила зміни, пов'язані з введенням євро, зміною статусу Центральної розрахункової палати (ВСС) і зміною різних положень (відсоткових ставок, європейської міжбанківської ставки пропозицій (EURIBOR), ставки пені за недотримання термінів), а також у зв'язку з реформуванням структури управління залізниць [51].

У науково-дослідній роботі [75] виконано аналіз єврометодики, пов'язаної з нарахуванням відсотків при простроченні платежу й викладеної в п. 4.3.2.1 і 4.3.2.2 Пам'ятки [51].

Складання контокорентного рахунку передбачене на останнє число кожного звітного місяця. Граничний термін оплати платіжного сальдо – 30 число місяця, наступного за звітним.

У разі порушення термінів оплати залізниці-дебіторові нараховуються відсотки за всі дні прострочення, починаючи з наступного дня після граничного терміну оплати (31-го, якщо в місяці 31 день або з 1-го) до дня сплати включно.

Відсотки нараховуються залізницею-кредитором і включаються в поточний контокорентний рахунок без акцепту. Розрахункова відомість надсилається разом з бухгалтерською випискою, у яку включена сума відсотків.

Якщо не узгоджено інше, за базову відсоткову ставку пені для оплати в євро сприймають місячну європейську ставку пропозиції EURIBOR Європейського центрального банку, а для оплати в іншій національній валюті – ставку рефінансування центрального банку країни відповідної валюти.

Для нарахування відсотків за прострочення використовується базова процентна ставка, що діє на крайній термін сплати з надбавкою 5 % (на останній день попереднього місяця). Для довідки: зараз ставка відсотків за прострочення складає приблизно 9,4 % (складні відсотки).

Застосування EURIBOR включає встановлення днів сплати відсотків за єврометодикою (act/360). Місячна ставка EURIBOR являє собою середньоєвропейське значення відсоткових ставок для одномісячних банківських позик на кожен календарний день і діє протягом одного місяця з дня її котирування. За дні прострочення, що виходять за ці межі, продовжують нараховуватися відсотки за ставкою EURIBOR, що діє на останній календарний день цього минулого місяця. *Ці положення є принципово відмінними від підходів, що реалізуються відповідно до нормативних документів у рамках ОСЖД і ЦСЖТ.*

Проілюструємо методику розрахунку таким прикладом:

Сальдову відомість (контокорентний рахунок) на 30.04.2008 роки у розмірі 100 000,0 євро, термін оплати якої 30.05.2008, залізниця-дебітор сплатила 5 липня 2008 року. Розрахункова відомість нарахування відсотків пред'являється дебіторові після закінчення звітного місяця. Відповідно до інформації, наданої ВСС, місячна європейська ставка пропозиції EURIBOR становить:

– на 31.05.2008 – 4,464 %.

– на 30.06.2008 – 4,44 %.

Для нарахування відсотків за прострочення застосовуватимуться такі ставки:

– за 1 день (31 травня) і за 30 днів червня – 9,464 %;

– за 5 днів липня – 9,44 %;

$$100000,0 \cdot 9,464\% / 360 \cdot 31 = 814,96 \text{ євро}$$

(включається у взаєморозрахунки на 30.06.2008);

$$100000,0 \cdot 9,44\% / 360 \cdot 5 = 131,11 \text{ євро}$$

(включається у взаєморозрахунки на 31.07.2008).

Таким чином, за 36 днів прострочення платежу в розмірі 100 000,0 євро залізниця-дебітор зобов'язана сплатити 946,07 євро, що складає 0,95 % від суми заборгованості, при цьому залізниця-кредитор отримає суму відсотків в період липень–серпень.

Відповідно до регламенту ВСС (від 01.01.2001 року) складання контокорентного рахунку передбачене двічі на місяць: на 15 число і останнє число кожного звітного місяця. Граничний термін оплати платіжного сальдо відповідно – до 26-го числа звітного місяця і 11-го числа місяця, наступного за звітним.

З метою дотримання фінансової дисципліни регламентом встановлені спеціальні заходи, спрямовані на своєчасне й належне виконання всіма членами Співдружності своїх зобов'язань. До порушників договірних зобов'язань застосовуються суворі заходи відповідальності, а саме: нарахування відсотків за прострочення платежу; стягування суми штрафу, диференційованої від термінів невиконання зобов'язань; оголошення органом по компенсації «Oscd» учасника ВСС несправним платником і включення відповідної процедури погашення його боргів; і як крайній захід – виключення із ВСС несправного платника з одночасним наданням гарантій з оплати боргу.

У разі порушення термінів оплати для нарахування пені за прострочення платежу ВСС встановлені такі розміри:

- за перші 15 днів – за відсотковою ставкою, яка перевищує на 5 базисних пунктів ставку EONIA, що діє на крайній термін платежу;
- починаючи з 16-го дня прострочення ця надбавка підвищується на 10 базисних пунктів.

Для довідки, ставка EONIA для платежів у євро на 01.07.2008 року становила 3,916 % річних.

Після отримання повідомлення від залізниці-кредитора про терміни прострочення платежу залізницею-дебітором ВСС нарахує відсотки за прострочення платежу і в примусовому порядку запише в дебет неплатника під час проведення наступних клірингових розрахунків. Крім того, ВСС нарахує дебіторові штраф для покриття витрат, пов'язаних з процедурою нарахування відсотків, розмір яких залежатиме від термінів прострочення платежу.

Проілюструємо методику розрахунку таким прикладом:

Сальдову відомість (контокорентний рахунок) на 30.04.2008 роки в розмірі 100 000,00 євро, термін оплати якої 11.05.2008, залізниця-дебітор сплатила 5 липня 2008 року. Відповідно до інформації, наданої ВСС, ставка EONIA складає:

- на 12.05.2008 – 3,73 %;
- на 27.05.2008 – 4,043 %.

Для нарахування відсотків за прострочення застосовуватимуться такі ставки:

- за 15 днів з 12 по 26 травня – 8,73 %;
- за 40 днів з 27 травня по 5 липня – 14,043 %.

$$100\,000,0 \cdot 8,73\% / 360 \cdot 15 = 363,75 \text{ євро}$$

$$100\,000,0 \cdot 14,043\% / 360 \cdot 40 = 1\,560,33 \text{ євро}$$

Таким чином, за прострочення платежу в розмірі 100 000,0 євро на 55 днів залізниця-дебітор зобов'язана сплатити 1924,08 євро, що складає 1,92 % від суми заборгованості. Сума без акцепту включиться у взаєморозрахунки на 15.07.2008, при цьому залізниця-кредитор отримає суму відсотків під час проведення наступних клірингових розрахунків.

Крім того, дебіторові буде нарахований штраф, а за такого терміну прострочення (більше 50 днів) дебітор отримає також повідомлення про можливе ухвалення рішення про виключення з ВСС.

Наступним напрямком удосконалення фінансово-економічної системи міжнародних взаєморозрахунків є проблема із пошкодженими до ступеня виключення з інвентарю та загубленими вагонами. Порядок проведення розрахунків, що діє на сьогоднішній день за пошкодження або втрату рухомого складу для держав-учасників ЦСЖТ регламентується пунктом 2.8.2 [101], яким передбачено, що розрахунки за втрату рухомого складу проводяться відповідно до пунктів 2.16–2.19; 4.15 [104], а також додатками до даних пунктів [104].

Під час узгодження компенсації за загублені вагони у вартісному виразі залізнична адміністрація-власниця направляє поштою залізничній адміністрації, яка загубила вагон, рахунок за формою Додатка № 6 до теперішніх Правил у 2 примірниках і одночасно передає його факсом або електронною поштою. Залізнична адміністрація-користувач повинна розглянути його протягом двох місяців з дня отримання й повернути поштою і

одночасно передати факсом або електронною поштою один примірник рахунку залізничній адміністрації-власниці, що акцептується. Рахунок, який не повернули в тримісячний термін з дня відправлення, вважається таким, що акцептується в повних сумах. Акцептовані суми за загублені вагони включаються в розрахунки:

- залізничною адміністрацією-власницею вагонів – у бухгалтерську виписку на свою користь;
- залізничною адміністрацією, що складає сальдову відомість, – на користь залізничної адміністрації-власниці вагонів.

Під час узгодження компенсації за загублені вагони в натуральному виразі в розрахунки включаються підсумкові суми залишкової вартості вантажних вагонів, розрахованої відповідно до пункту 4.15 [104], а саме:

1. Залізничною адміністрацією-власницею загублених вагонів у бухгалтерську виписку включаються:

- на свою користь – залишкова вартість загублених вагонів;
- на користь залізничної адміністрації-користувача – залишкова вартість переданих вантажних вагонів замість загублених;

2. Залізничною адміністрацією, що складає сальдову відомість, включаються:

- на користь залізничної адміністрації-власниці – залишкова вартість загублених вагонів;
- на користь залізничної адміністрації-користувача – залишкова вартість вантажних вагонів, що передаються замість загублених.

У відповідно до п. 2.16 [104] загубленими вагонами власності іншої держави вважаються ті, що підлягають виключенню з інвентарю через значне пошкодження, унаслідок якого вагон не може бути відновлений (п. 2.16.1) [104] і вагони, не здані адміністрацією-користувачем за міждержавними стиковими пунктами і стиковими пунктами з третіми країнами протягом 6 місяців або не повернені також протягом 6 місяців із залізниць третіх країн (п. 2.16.2) [104].

ІВЦ ЖА щомісячно подає дані щодо загублених вагонів, вказаних у п. 2.16.2 [104] залізничним адміністраціям – власниці й користувачу вагонів – для узгодження між ними питання компенсації за загублений вагон.

Відповідно до пункту 2.18 [104] виключення вагона з інвентарю проводиться залізничною адміністрацією – його власницею на своїй території або за її письмовим дозволом залізничною адміністрацією-користувачем. Про згоду виключення з інвентарю свого вагона на території користувача залізнична адміністрація-власниця сповіщає залізничні адміністрації, на території яких вагон виключається з інвентарю, ІВЦ ЖА з вказівкою порядку компенсації, але без вказівки терміну сповіщення.

Відповідно до пункту 2.19 [104] по вагонах, що підпадають під натуральний обмін для компенсації виключеного або загубленого вагона, ІВЦ ЖА добирає з бази даних держави, що виключила вагон належності іншої держави, однотипний вагон того самого або пізнішого найближчого року виготовлення і, як правило, такий, що перебуває на території залізничної адміністрації-власниці виключеного вагона, і переводить його в базу даних держави, чий вагон виключений або загублений. Про виконану заміну ІВЦ ЖА інформує Дирекцію Ради і причетні залізничні адміністрації. За виключеним вагоном зберігається інформація, чий і ким вагон виключений.

Механізм взаємних розрахунків залізничних адміністрацій за загублені або пошкоджені до ступеня виключення вагони передбачений «Правилами про розрахунки» і «Правилами використання вагонів» [29, 102] для залізничних адміністрацій держав-учасників ОСЖД та «Правилами експлуатації» [104] – для залізничних адміністрацій держав-учасників ЦСЖТ, які проаналізовано й наведено в дод. Б.

Наявні статистичні дані про узгодження компенсації за вагони, пошкоджені до ступеня виключення з інвентарю, наведені в дод. В.

Слід зауважити, що у вітчизняній практиці існує термін «вигода», який передбачає отримання певних переваг, додаткового доходу, прибутку [34,

с. 187]. На теренах СНД, у свою чергу, зустрічається поняття «втрачена вигода» [21].

Враховуючи, що на весь час узгодження залізнична адміністрація-власниця пошкоджених до ступеня виключення з інвентарю вагонів позбавляється можливості своєчасного виконання зобов'язань перед вантажовідправниками за подання вагонів під навантажування вантажів, і, як наслідок – несе фінансові втрати, пропонується величину цих втрат тлумачити як «втрачену вигоду» або максимально не отриманий дохід.

У підрозд. 3.4.2 виконано дослідження величин максимально не отриманого доходу («втраченої вигоди») і максимально не отриманого прибутку і їх порівняння з отриманою платою за користування вагонами. Ці дослідження здійснено на підставі статистичних даних УЗ за погодженням компенсації за вагони, пошкоджені до ступеня виключення з інвентарю, як у разі натуральної заміни рухомого складу, так і щодо вагонів, за якими досягнута угода на компенсацію у вартісному виразі.

Висновки до розділу 2

За часів планової економіки залізничний транспорт мав чітку структуру управління й регламентовану діяльність щодо перевезень. Збереження на залізничному транспорті існуючої структури в ринкових умовах зумовило появу монопольного утворення на деякі види вантажних і пасажирських перевезень. На тих частках ринку, де залізничний транспорт мусив конкурувати з реформованою структурою автомобільного транспорту, він практично програв приміські пасажирські й дрібні вантажні перевезення. За законами менеджменту в разі змін у зовнішньому середовищі будь-якого підприємства або монополії обов'язково слід реформувати його структуру управління.

Окрім вищевикладеного встановлено, що Правила комплексних розрахунків, за якими виконуються розрахунки між залізничними адміністраціями держав-учасниць Співдружності, Латвії, Литви, Естонії, не

відповідають нормам міжнародної нормативної документації з цього напрямку.

На підставі досліджень, виконаних у другому розділі роботи, можна констатувати таке:

1. У ході вирішення стратегічних завдань, пов'язаних з підвищенням конкурентоспроможності залізничного транспорту, необхідно дотримуватись етапності стратегічного планування, а саме: слід остаточно визначити його місію і цілі в умовах ринку, дослідити вплив сил зовнішнього та внутрішнього середовища на обсяги залізничних перевезень. Для цього в роботі запропоновано методику виконання досліджень, що передбачає застосування методів прийняття рішень та стратегічного планування.

2. Запропоновано етапність вирішення проблеми формування сучасного управління підприємствами з вантажних перевезень за рахунок:

- побудови нової організаційної структури управління вантажним господарством;
- впровадження управлінських рішень щодо вдосконалення управління міжнародними вантажними перевезеннями.

3. Визначено цілі структурної реформи вантажних перевезень та конкретні кроки на шляху реформування.

4. Досліджено вплив сучасного ринку на діяльність вантажних перевезень, на основі чого встановлено:

- надання транспортних послуг виконується без урахування європейських логістичних принципів;
- між ВВП та обсягом вантажних перевезень на залізницях існує тісний зв'язок;
- за вантажообігом та показниками діяльності транспортного комплексу залізничний транспорт займає перше місце;
- реформування структур управління інших учасників транспортного процесу призвело до втрати частини пасажирських та вантажних перевезень.

5. Досліджено маркетингову діяльність вантажних перевезень за такими

напрямами: частка ринку та конкурентоспроможність; різноманітність та якість транспортних послуг; ринкові дослідження та розробки; ефективний збут, реклама та просування товару. Встановлено, що залізничний транспорт поступається автомобільному транспорту, у першу чергу, за швидкістю перевезень, схоронністю вантажів.

6. Виявлено розбіжності в механізмі розрахунків залізничних адміністрацій держав-учасників ОСЖД та держав-учасників ЦСЖТ за загублені або пошкоджені вагони до ступеня виключення з інвентарю.

7. Виявлено, що в міжнародній практиці взаєморозрахунків між залізничними адміністраціями існує чотири різних підходи до порядку нарахування відсотків за прострочення терміну платежу, що дозволяють за однакових умов за терміном оплати суми сальдо отримувати різну суму пені й різні строки її отримання; підхід, що діє у взаєморозрахунках держав-учасників ЦСЖТ, передбачає мінімальну величину пені.

РОЗДІЛ 3

РЕФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ВАНТАЖНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ В УМОВАХ СУЧАСНОГО РИНКУ

3.1 Формування механізму управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень

Підготовка до структурної реформи залізниць України відбувається вже декілька років. Так, протягом 2006–2009 років була представлена ціла низка ґрунтовних документів. У 2006 році – розроблена й затверджена Урядом Концепція державної програми реформування залізничного транспорту [54], у 2008 році – перший проект Державної програми реформування залізничного транспорту, у 2009 році Міністерством транспорту та зв'язку була затверджена Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2015 роки [23] та у 2010 р. – Програма економічних реформ України на 2010–2014 роки щодо розвитку транспортної інфраструктури [112].

Основна мета вищенаведених документів – суттєве підвищення ефективності роботи залізничного транспорту та інтеграція залізниць України в європейську транспортну мережу.

Відповідно до вказаних документів господарство з вантажних перевезень мусить удосконалити механізм управління його підприємствами та структурними підрозділами. Автор пропонує таке удосконалене визначення цього механізму управління – **це система заходів (програмних, правових, адміністративних, технічних) та сукупність підприємств залізничного транспорту з вантажних перевезень, побудованих за певною ієрархією залежно від їх функцій та взаємодії для ефективного виконання своєї місії і цілей в умовах сучасного ринку.**

Система заходів з управління вантажними перевезеннями наведена на рис. 3.1.



Рисунок 3.1 – Система заходів з управління вантажними перевезеннями

Джерело: розробка автора

До програмних заходів включені державні урядові документи, що в різні часи побудови ринкової економіки передбачали реформування саме залізничного транспорту України [22, 23, 52, 54, 56, 112, 114]. Усі вищенаведені документи з урахуванням особливостей та відмінностей впровадження проаналізовано в підрозд. 2.3 дисертаційної роботи. На особливу увагу заслуговує останній урядовий документ – Програма економічних реформ України на 2010–2014 роки, що на відміну від уже існуючих передбачає комплексний підхід до проблем реформування. Програма передбачає реформу податкової системи, міжбюджетних відносин, медичного обслуговування, пенсійного страхування, системи освіти, системи соціальної підтримки. В окремий напрям виділено модернізацію транспортної інфраструктури. Стосовно залізничного транспорту індикаторами успіху повинно бути:

- підвищення рейтингу логістичної ефективності України зі 102-го до 60-го місця до 2014 року;
- підвищення бюджетного фінансування програм модернізації й будівництва об'єктів транспортної інфраструктури на 10 % щорічно;
- зменшення рівня зносу основних фондів залізничного транспорту з 85 до 65 % [135, с. 75].

Впровадження програмних заходів потребує правової підтримки, що вже напрацьовано автором в інших наукових працях [129].

Щодо впровадження організаційних заходів, то ключовим моментом з цього напрямку є оптимізація організаційної структури управління, що розроблена автором у підрозд. 3.2.

Технічні заходи безпосередньо впроваджуються в транспортну інфраструктуру, надають можливості для підвищення ефективності діяльності перевізного процесу у вантажних перевезеннях. Так, 19 липня 2011 року технічна рада УЗ обговорила найближчі перспективи впровадження електронного документообігу. Автоматизована система планування й узгодження вантажних перевезень (АС «Месплан») – один з важливих інструментів забезпечення перевізного процесу. Очікується, що до 1 жовтня в

рамках даної програми електронні заявки, що зараз через мережу Інтернет вантажовідправники передають в товарні контори, набудуть статусу електронного цифрового документа за рахунок можливості накладання електронного цифрового підпису (ЕЦП). Це буде ще одним кроком на шляху до повної ліквідації паперового документообігу у вантажному залізничному русі. Другий етап передбачає автоматичне перенесення даних із електронних заявок «Месплану» (Форма ГУ-12 за винятком кількості вагонів і маси вантажу) в перевізні документи, що відповідно полегшить роботу клієнтів і товарних касирів за рахунок дотримання одноразового введення інформації [53].

Механізм управління вантажними перевезеннями відповідно до наведеного визначення подано на рис 3.2. Він має такі блоки: головну мету, завдання, наявність керуючої та керованої підсистем управління вантажними перевезеннями, які функціонують за умовою наявності інформаційного забезпечення процесу управління вантажними перевезеннями. До складу керуючої підсистеми включені й підпорядковані Правлінню компанії АТ УЗ та Департаменту вантажних перевезень структури, що повністю відповідають принципам переходу на вертикальну форму управління галузевими господарствами залізниць, а саме:

- ДП «Ліски», ДП «Спец вагон», ДП «Укррефтранс», ДП «Укрвагон»;
- Розрахунковий центр міжнародних перевезень (РЦП);
- Єдиний технологічний центр з обробки перевізних документів і інформації в межах ДАК УЗ (ЄТехПД);
- Дочірні структурні підприємства, до складу яких входять структурні підрозділи з ремонту вантажопідйомної техніки, з обслуговування засобів ваговимірювальної та іншої техніки, з можливістю мобільного пересування вантажопідйомної техніки по регіону обслуговування;
- Регіональні центри з вантажних перевезень, до яких входять технологічні центри з обробки перевізних документів і інформації та товарні контори станцій з обслуговування клієнтів.

Керована підсистема управління вантажними перевезеннями, як будь-яка

система, завжди включає суб'єкти та об'єкти управління. Суб'єктами управління є менеджери всіх рівнів ієрархії управління, а саме: інженери з виконання функцій операційного менеджменту різних категорій, у тому числі й логісти, товарні касири, прийомоздавальники вантажу, комерційні агенти. Слід зауважити, що в сучасних умовах введення електронного документообігу й суттєвих змін в реалізації функцій товарного касира, доречно поставити питання щодо введення нової посади комерційного агента, який за сумісництвом візьме на себе виконання функцій товарного касира й прийомоздавальника, що, у свою чергу, призведе до зменшення експлуатаційних витрат з обслуговування вантажних перевезень. До об'єктів управління віднесені процеси перевезень вантажів; таксування перевізних документів; логістика та інформаційне супроводження вантажів; відносини з клієнтами залізниць.

Для формування вищенаведеного механізму необхідно обрати науковий підхід, за допомогою якого можна дослідити та вирішити проблему управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень. У теоретичних працях [13, 50, 85, 146, 152] систематизовано наукові підходи, рекомендовані для вирішення завдань з управління конкурентоспроможністю, а саме: ситуаційний (варіантний), системний та ін.

Сутність ситуаційного підходу трактується таким чином: «Найефективнішим в конкретній ситуації є метод, який найбільше відповідає даній ситуації, максимально адаптований до неї. Застосування ситуаційного підходу базується на альтернативності досягнення однієї й тієї ж мети під час прийняття або реалізації управлінського рішення з урахуванням непередбачених обставин» [85, с. 146]. На рис. 3.3 наведена схема застосування ситуаційного підходу на прикладі розробки стратегії для будь-якої мети, що була відпрацьована в році t , а реалізована в році $t+3$. У свою чергу A_1 , A_2 , A_3 – альтернативні варіанти досягнення мети для конкретних ситуацій [85, с. 147].

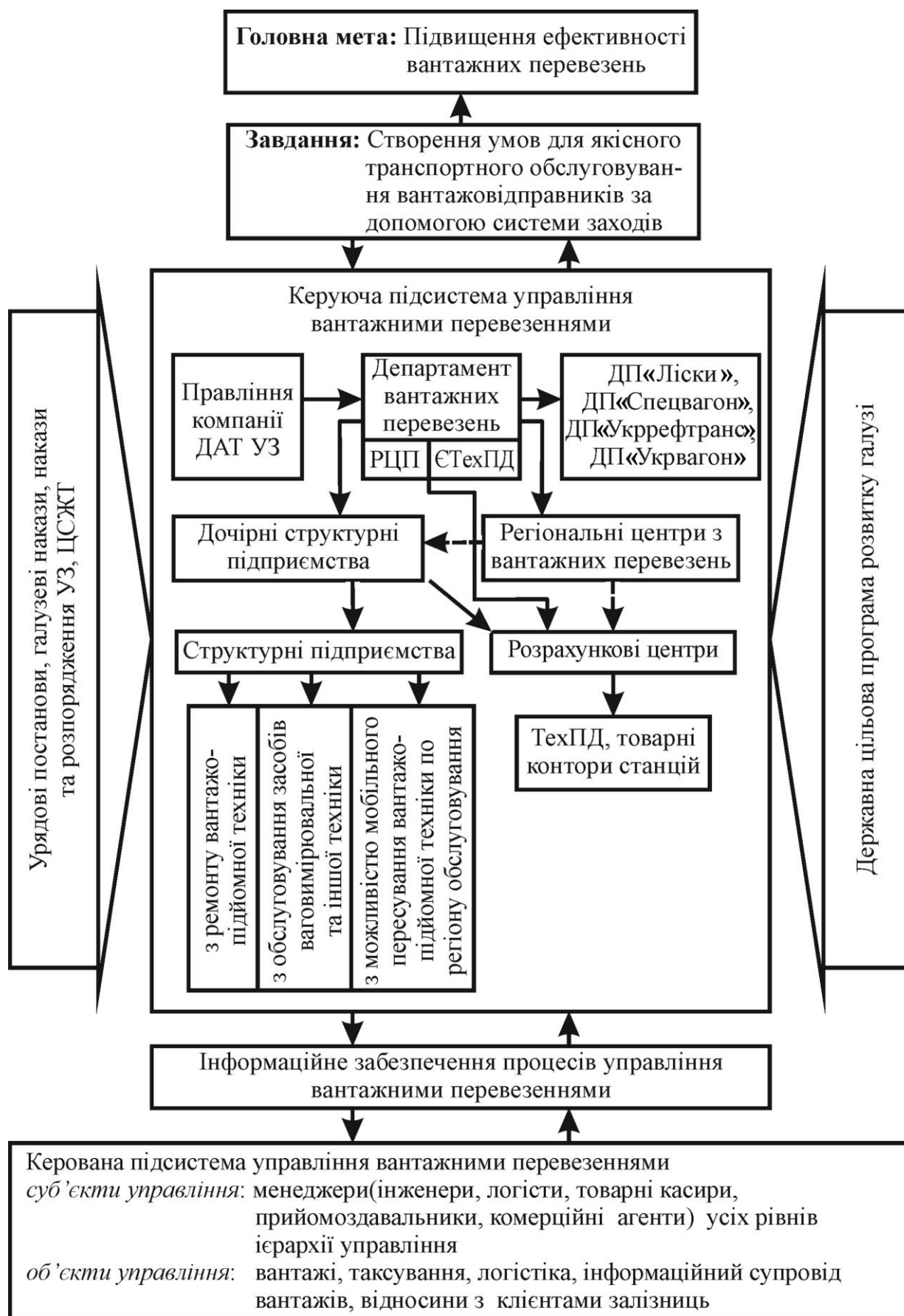


Рисунок 3.2 – Механізм управління вантажними перевезеннями за вертикально-інтегрованим принципом. Джерело: розробка автора

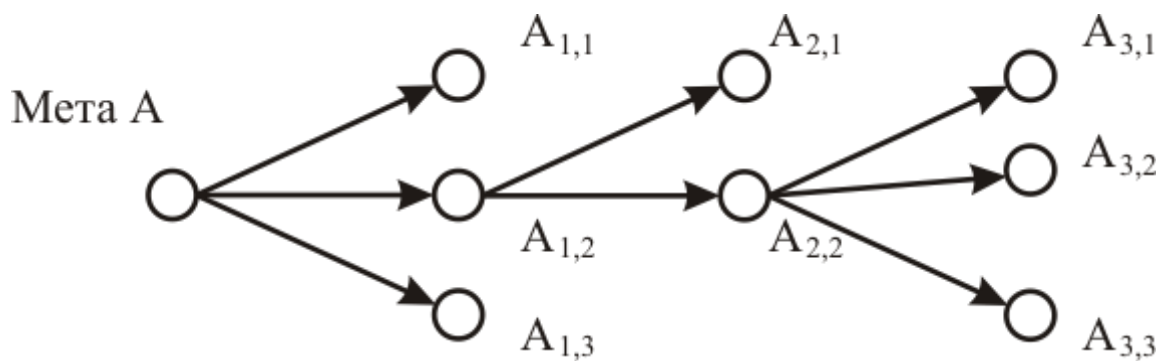


Рисунок 3.3 – Схема застосування ситуаційного підходу

Джерело: [85, с. 147].

Особливого змісту також набуває головна мета формування механізму управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень – підвищення ефективності діяльності. Шляхи її реалізації, що частково набули розвитку в межах даної роботи, наведено на рис. 3.4.

Структура управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень відповідно до етапності впровадження структурної реформи залізничного транспорту України відпрацьована в підрозд. 3.2. Доцільність впровадження організаційно-логістичних центрів за умовами концепції комплексного аутсорсингу обґрунтована в підрозд. 2.2. Система економічної відповідальності за несвоєчасне проведення платежів у розрахунках залізничних адміністрацій за користування іновагонами у вантажних перевезеннях за чотирма варіантами розроблена й описана в підрозд. 3.4.1. Механізм розрахунків відносин залізничних адміністрацій у разі втрати або пошкодження рухомого складу до ступеня виключення з інвентарю за двома варіантами подається в підрозд. 3.4.2. Ефективна система відповідальності за порушення Правил експлуатації іновагонів зараз розробляється науковцями ДНУЗТу, у тому числі автором дисертаційної роботи [73]. Тарифна політика розроблена науковцями ДЕТУТу і вже впроваджена у Тарифному керівництві № 1 [49].

З урахуванням існуючого стану з організації вантажних перевезень, особливо в період їх активізації (серпень, вересень, жовтень), виникає проблема, що потребує нагального вирішення, а саме: створення єдиної системи управління й використання парку вантажних вагонів різних форм власності, у тому числі й іновагонів. Уже зараз можна структурувати існуючий вагонний парк, що працює на полігоні України, та зобразити його управління схемою, що подана на рис. 3.5,*а*, на якій показані вже існуючі підприємства і окремо (пунктиром) виділені майбутні підприємства з управління відповідним парком вагонів.

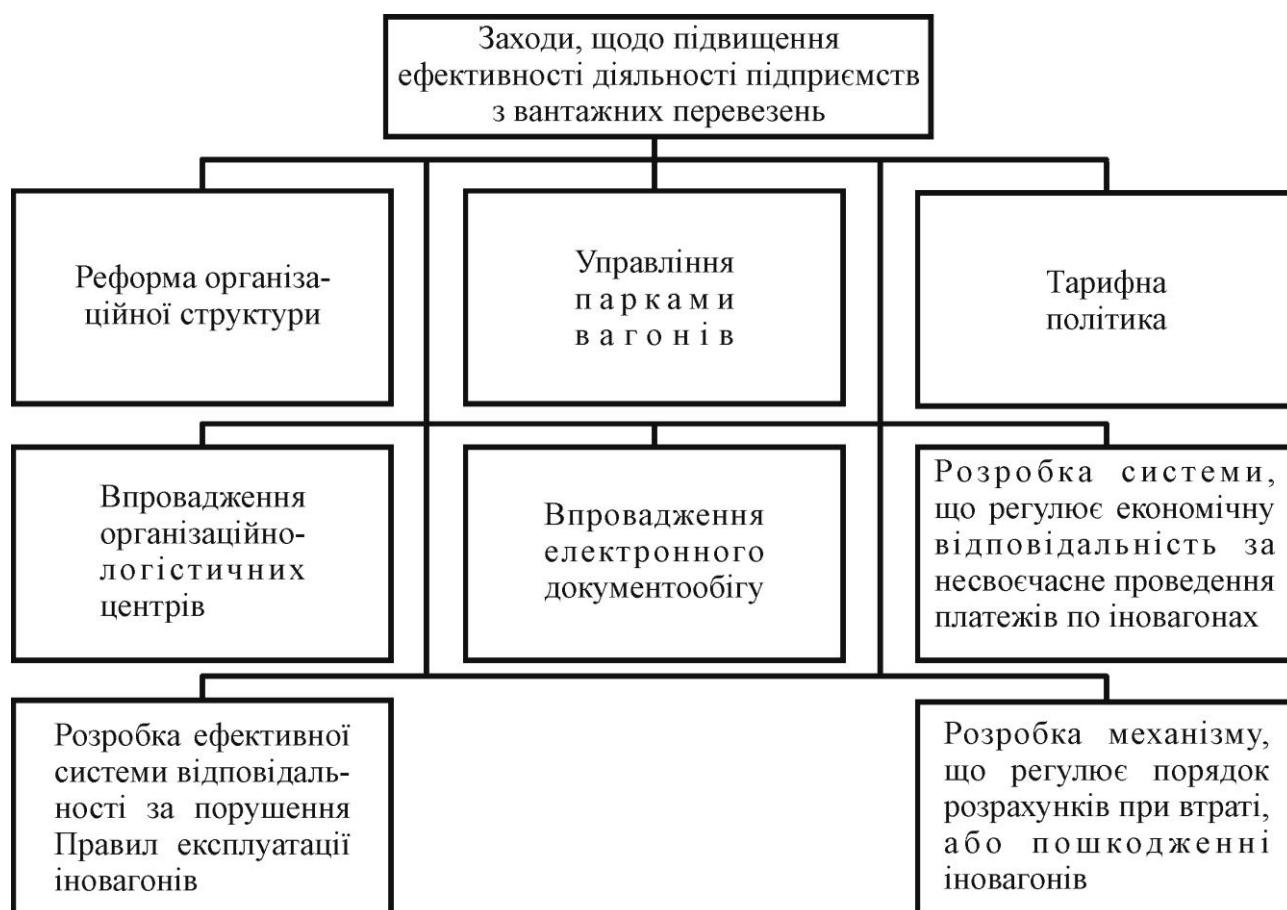


Рисунок 3.4 – Структура заходів з підвищення ефективності діяльності підприємств з вантажних перевезень. Джерело: розробка автора

Слід зазначити, що залізнична галузь «приречена» на централізоване управління вагонним парком. За колишньою «монопольною» технологією порожні вагони після вивантаження спрямовувалися відповідно до заздалегідь

розроблених планів у місця навантаження, і відхилення від плану усувалися шляхом оперативного регулювання. Таким чином, мінімізувався порожній пробіг і час обороту вагонів. В умовах приватизації вагонного парку основний фактор управління його роботою – регулювання переміщення порожніх вагонів між залізницями й подачі їх під навантаження – не буде діяти [105].

Також необхідно запобігти тим негативним наслідкам, які виникають в умовах відсутності єдиного скоординованого управління вагонним парком та наявності великої кількості дрібних компаній з відносно невеликим парком вагонів (до 5 тис.), що відчули на собі залізниці Росії, а саме: збільшення зустрічних потоків порожніх вагонів та їх скупчення на станціях за рахунок можливості призначення режиму термінового повертання, збільшення об'єму маневрової роботи на вантажних станціях, які в наш час за різних причин мають обмежену кількість колій для виконання маневрової роботи.



Рисунок 3.5 – Структури управління парком вагонів
Джерело: [74] з доробкою автора



Рисунок 3.5 – закінчення

Автор звертає увагу на те, що зараз у міжнародних вантажних перевезеннях спостерігається тенденція вдвічі більшого відправлення вантажних вагонів у напрямку з України в Росію порівняно зі зворотним напрямком. Ситуація «відмивання» вагонів парку УЗ спричиняється ще й тим, що відповідно до міжнародних домовленостей [101, 104] вагони інвентарного парку можуть бути використані для навантаження будь-якою залізницею ЦСЖТ. Водночас ОАО «РЖД» усі свої вагони передало власним дочірнім компаніям і вивело їх із загального інвентарного парку. Компанії-оператори, у свою чергу, самостійно вирішують, кому дозволити навантаження у свої вагони, а кому відмовити [53]. Така ситуація також призводить до погіршення показників експлуатаційної роботи, а саме інтегрального показника – обороту вагона з подальшими негативними наслідками.

З урахуванням вищевикладеного на рис. 3.5,б наведена перспективна структура управління парком вагонів, на якій показані вже існуючі підприємства і окремо (пунктиром) виділені майбутні підприємства з управління відповідним парком вагонів. Стосовно створення міжнародного пулу з метою управління загальним парком вантажних вагонів (ЄСУПВВ) необхідно вирішити низку питань, а саме:

- розробити регламент передачі вагонів у єдиний парк з урахуванням, у першу чергу, терміну експлуатації вагонів;
- прописати процедуру входження у ЄСУПВВ та виходу з неї;
- передбачити систему розподілу порожнього рухомого складу;
- відпрацювати питання правової легітимності ЄСУПВВ з урахуванням уже існуючих міждержавних домовленостей [53].

Таким чином, термінове вирішення проблем з управління парками вантажних вагонів у сучасних умовах суттєво підвищує ефективність вантажних перевезень.

Детальніше управління парками вантажних вагонів досліджувалося в дисертаційній роботі М. Чередніченка [83] та науковій праці [74] за участю Л. В. Марценюк, які є аспірантами ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. Впровадження організаційно-логістичних центрів на полігоні УЗ так само розроблялося науковцями ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна у вищенаведеній науковій праці [74].

Стосовно запровадження електронного документообігу можна зазначити, що з метою усунення необхідності переоформлення перевізних документів на прикордонних залізничних передаточних станціях, значного скорочення часу перебування вантажів та збільшення транзитних перевезень у рамках Комітету Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) і Міжнародного Комітету залізничного транспорту (ЦІМ) протягом 2004–2006 років розроблено уніфіковану та впроваджено накладну ЦІМ/УМВС (CIM/5MЄ5 – англ.).

Україна зараз активно займається упровадженням системи спільного одночасного застосування обох видів перевізних документів (ЦІМ/УМВС). Установлено, що під час транзиту вантажів митний контроль за доставкою

залізничним транспортом непідакцизних товарів у митниці призначення здійснюється за накладною УМВС (СМГС) або ЦІМ/УМВС та її електронною копією, ідентичною за формою та змістом накладній [105]. Застосування накладної ЦІМ/УМВС гарантує скорочення часу доставки вантажів і зменшення вартості перевезень за рахунок уникнення переоформлення перевізних документів на кордоні та застосування накладної як митного документа, забезпечує правові гарантії клієнтам.

У зв'язку із затвердженням накладної ЦІМ/УМВС продовжувалося інформаційне ознайомлення українських відправників та одержувачів з перевагами застосування нової накладної. Крім того, спільно з фахівцями Німецьких, Польських, Словацьких та Чеських залізниць були погоджені умови перевезення за накладними ЦІМ/УМВС. З початку 2007 року розпочато систематичні перевезення вантажів з оформленням накладних ЦІМ/УМВС з країн Західної Європи призначенням на станції України [105].

З 1 квітня 2011 року для вантажних перевезень у межах України запроваджена електронна копія комплексу перевізних документів. Після введення з 1 липня 2011 року електронного документообігу у відносинах між клієнтами та залізницями запроваджуються зміни технологічних процесів обробки вагонів, вантажів, відправок та інформації.

Застосування електронного документообігу суттєво спростить загальну систему планування й оформлення вантажних перевезень, оптимізує витрати УЗ на здійснення перевезень, а також зменшить частку транспортних витрат у вартості вантажу для вантажовласників та дозволить підвищити інтероперабельність вантажних залізничних перевезень.

3.2 Удосконалення організаційної структури управління вантажними перевезеннями

Формування нової організаційної структури передбачає перехід від територіально-функціональної організації структури управління залізничним транспортом [86, с. 256] до вертикально-інтегрованої за видами основної діяльності [86, с. 172].

Управління залізничним транспортом загального користування, у тому числі й вантажними перевезеннями, здійснює Державна адміністрація залізничного транспорту України – Укрзалізниця (УЗ), що є органом управління залізничним транспортом загального користування, здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому й міжнародному сполученнях та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць у сфері організації цього процесу [151, с. 18], діє на підставі Положення про УЗ. Слід зауважити, що дотепер УЗ не є об'єктом господарювання. Оскільки до сфери управління УЗ входять шість залізниць, які за географічним розташуванням підприємств функціонують у різних регіонах України, вона має територіальну організаційну структуру управління [61, с. 105]. Слід зазначити, що вищевказаний тип структури належить до дивізійних організаційних структур управління, що використовуються в організаціях з широкою номенклатурою послуг, у яких швидко змінюються споживачі. Серед дивізійних організаційних структур управління виділяють територіальні й продуктові [94, с. 104].

Автор роботи звертає увагу на те, що в останньому програмному документі [112] рекомендовано структуру управління залізничним транспортом будувати за вертикально-інтегрованим принципом, що є більш сучасним терміном, а за своєю суттю – уже згаданою продуктовою структурою.

Необхідно зауважити, що так звану продуктову структуру з організації вантажних перевезень слід розглядати як частину існуючої організаційної структури управління Укрзалізниці. Тобто організаційна структура управління

вантажними перевезеннями є складовою частиною майбутньої компанії АТ «Укрзалізниця». Уже на першому етапі реформування різними авторами пропонується утворити нові організаційні структури – функціональні департаменти за видами економічної діяльності, тобто видами перевезень та іншої діяльності. Будуючи організаційну структуру Департаменту вантажних перевезень, за основу бралася існуюча структура управління відповідним господарством (рис. 3.6) з урахуванням додаткових функцій щодо організації вантажних перевезень, навантажувально-розвантажувальних робіт, митних операцій, прийнятої моделі реформування за вертикально-інтегрованою схемою та етапності впровадження структурних перетворень. Транзитні, інтермодальні та рефрижераторні перевезення також рекомендовано виділити в окремі види діяльності.

Виділення інтермодальних та рефрижераторних перевезень зі складу вантажних вважається доцільним, оскільки:

- транзитні інтермодальні та рефрижераторні перевезення, що виконуються за участю двох і більше залізничних адміністрацій для реалізації цього виду транспортного бізнесу, потребують встановлення співробітництва з партнерами інших держав;
- рефрижераторні та інтермодальні перевезення потребують інтеграції з іншими видами транспорту, тобто належать до категорії змішаних перевезень, що ускладнено межами великої організації;
- в умовах різкого зростання темпів розвитку транзитних та інтермодальних вантажних перевезень тільки окрема структура може створити умови для їх ефективного розвитку.
- вищеперелічені види транспортних послуг потребують спеціальних принципів управління та організації;
- забезпечується можливість залучення до цих видів транспортного бізнесу приватних інвестицій.

В Україні вже створено й успішно функціонує ДП «Укррефтранс» та ДП-центр інтермодальних перевезень УДЦТС «Ліски».

З урахуванням досліджень першого розділу вважається за доцільне виділення діяльності операторів вантажних вагонів, оскільки:

- за оцінкою міжнародних експертів на ринку операторів вантажних вагонів уже функціонує 17 приватних структур із загальним парком понад 61 тис. вантажних вагонів (26 % від загального) [74, с. 66], прогнозується збільшення їх частки до 50 %;
- в Україні створено й ефективно функціонує ДП «Укрспецвагон»-оператор спеціалізованих вагонів; показники використання переданого йому парку котуновозів значно збільшилися за продуктивністю та дохідністю;
- технічний стан парку вантажних вагонів потребує забезпечення технічного прориву в його оновленні, що потребує ліквідації знеособленості шляхом створення на базі парку універсальних вагонів дочірнього підприємства «Укрвагон».

З метою підвищення ефективності роботи комерційного господарства та приведення його до єдиної структури управління саме зараз проводиться реорганізація механізованих дистанцій навантажувально-розвантажувальних робіт з включенням до їх складу виробничих ділянок комерційного господарства залізниць, які на сьогодні частково виконують функції раніше розформованих механізованих дистанцій і є рентабельними або можуть бути такими в результаті реорганізації [107, 109, 117].

Впровадження централізованої системи управління МЧ, посилення відповідальності керівництва дистанцій, можливість інвестування коштів на придбання нової техніки та розширення спектру послуг вже дали оптимістичні результати. За два місяці 2011 р. приріст вантажопереробки склав 116 % від аналогічного показника минулого року, дохід становив майже 17 млн грн, що на 133 % вище цього показника минулого року [105].

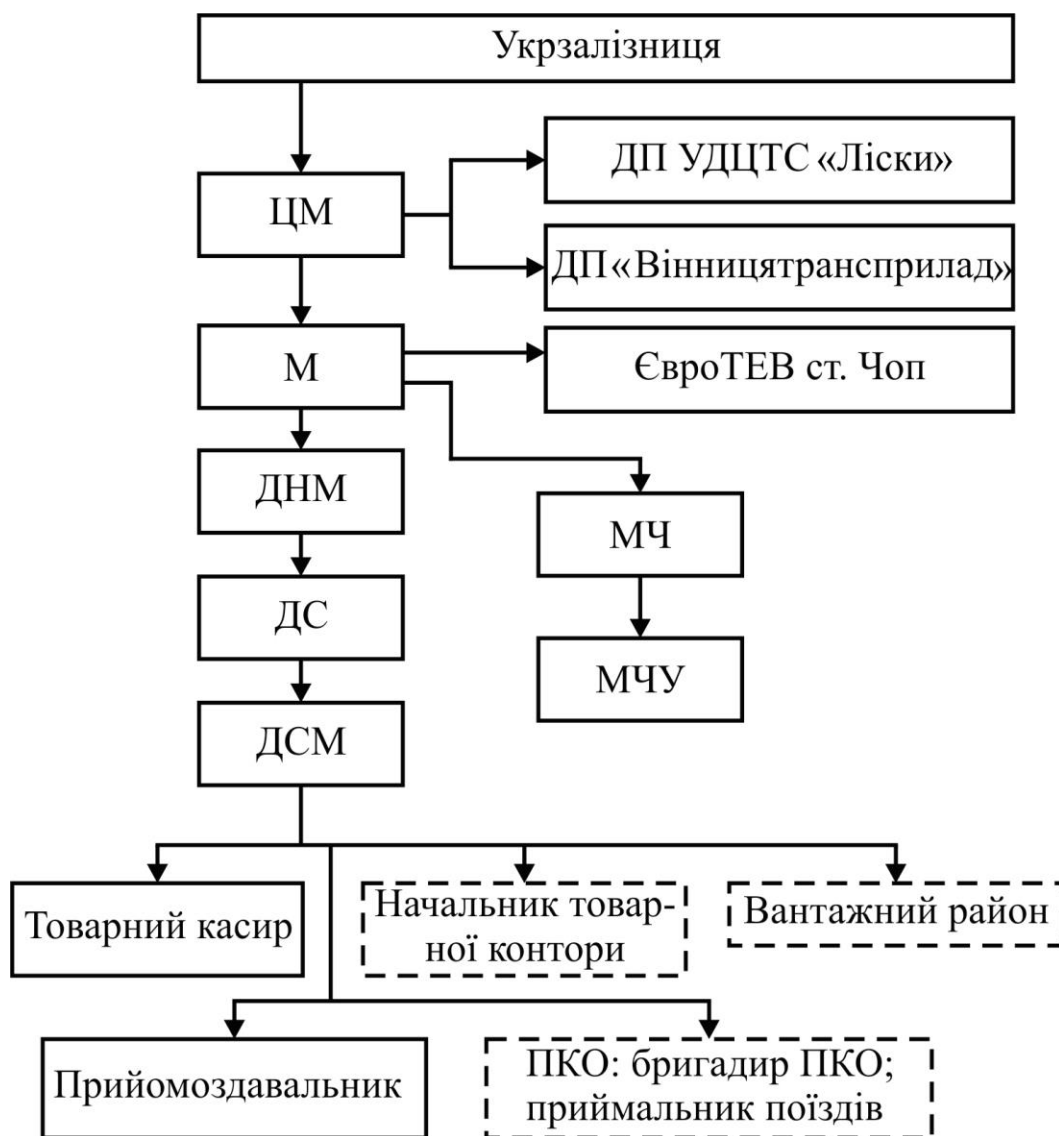


Рисунок 3.6 – Існуюча організаційна структура управління вантажним господарством. Джерело: [95] з доробкою автора

Для ефективного функціонування вантажних перевезень в умовах ринку автор пропонує створити в складі АТ «УЗ» на першому етапі реформування Департамент вантажних перевезень та підпорядкувати йому дочірні підприємства з транспортної логістики (ДП'«ЦТЛ УЗ») та з організації вантажної та комерційної роботи (ДП'«ЦОВР»). Останнє, у свою чергу, матиме філії на залізницях, підпорядковані комерційним службам.

Функціонування в складі Департаменту вантажних перевезень ДП'«ЦТЛ УЗ» дозволить забезпечити технічну, технологічну та економічну узгодженість учасників транспортного процесу у внутрішніх і міжнародних вантажних

перевезеннях у створенні «архітектури» перевезень. У складі ДП «ЦТЛ УЗ» доцільно організувати такі структури, як Єдиний технологічний центр з обробки перевізних документів, Розрахунковий центр міжнародних перевезень.

У склад ДП «ЦОВР» рекомендовано організувати такі структурні підрозділи, як: механізовані дистанції навантажувально-розвантажувальних робіт (МЧ); Центри з вантажної та комерційної роботи (КМЦ), що вже ефективно працюють у дирекціях залізничних перевезень Донецької залізниці; Європейське транспортно-експедиційне відділення (ЄвроТЕВ) на станції Чоп. У складі МЧ, КМЦ, ЄвроТЕВ рекомендовано організувати такі структурні підрозділи:

- виробничі дільниці;
- механічні майстерні;
- дезінфекційно-промивальні станції;
- ремонтно-калібрувальні лабораторії;
- механізовані майстерні з ремонту та модернізації вагоповірочних вагонів;
- лабораторії технічного діагностування;
- виробничі дільниці з ремонту вантажопідйомних кранів;
- дільниці вагового господарства.

Така організаційна структура КМЦ, МЧ та ЄвроТЕВ дозволить виконувати такі функції:

- надання консультацій з питань організації вантажних перевезень;
- розробку єдиних технологічних процесів роботи станції примикання та під'їзних колій;
- навантажувально-розвантажувальні роботи засобами залізниць;
- транспортно-експедиційне обслуговування вантажовласників;
- митне декларування транзитних вантажів;
- промивку та дезінфекцію вагонів;
- забезпечення запірно-пломбувальними пристроями для вагонів;

- огляд, ремонт, перевірку та калібровку залізничних та автомобільних важелів;
- рекламну діяльність та інше.

На рівні дирекцій залізниць ДП «ЦОВР» запропоновано базові дільниці філій. На органіграмах 3.6–3.7 на рівні вантажних станцій (ДСМ) пунктиром показані підрозділи, що функціонують не на всіх станціях.

Структуру управління Департаменту вантажних перевезень на першому етапі реформування подано на рис. 3.7.

На другому етапі структурної реформи продовжується формування структури управління вантажними перевезеннями за вертикально-інтегрованою схемою всередині самого господарства. ДП «ЦТЛ УЗ» та ДП «ЦОВР» поступово відокремлюються в самостійні структуру зі своїми власними вертикалями на рівні залізниць і дирекцій залізниць з безпосереднім підпорядкуванням Департаменту вантажних перевезень. Оперативно підпорядковуються Департаменту вантажних перевезень у статусі акціонерних товариств ВАТ «Укрспецвагон» та «Укррефтранс», які на першому етапі структурної реформи входили до складу Головного управління вагонного господарства. Також включаються до складу вищенаведеного департаменту новостворене дочірнє підприємство «Укрвагон» та всі компанії-оператори, що у своїй діяльності використовують інфраструктуру залізниць України. У свою чергу, філії ДП «ЦОВР» на даному етапі ще залишаються в підпорядкуванні комерційних служб. Структуру управління вантажними перевезеннями на другому етапі реформування наведено на рис. 3.8.

На останньому, третьому етапі реформування передбачено перетворення державного підприємства ДП УДЦТС «Ліски» на відкрите акціонерне товариство у складі АТ «УЗ». Закінчується процес відокремлення в самостійну структуру ДП «УЦТЛ УЗ» і ДП «ЦОВР». У функціональному підпорядкуванні служб комерційної роботи залізниць залишаються тільки структури, пов'язані з вагонним парком. Структуру управління вантажними перевезеннями на третьому етапі реформування наведено на рис. 3.9.

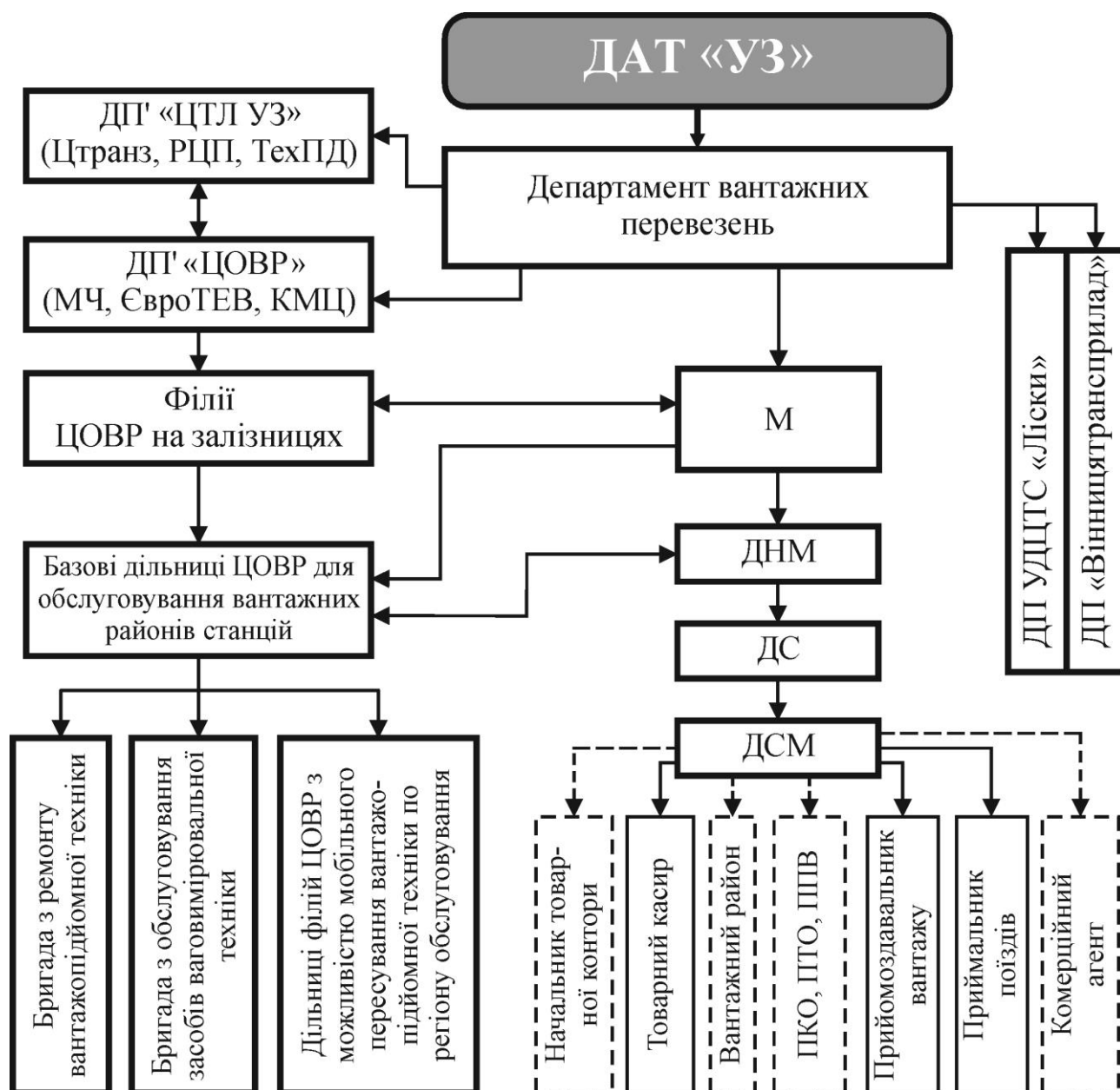


Рисунок 3.7 – Організаційна структура вантажного господарства на першому етапі реформування. Джерело: [126] з доробкою автора

Також необхідно зауважити, що вищенаведені органіграми вибудовано автором на підставі досліджень другого розділу щодо етапності та сутності структурної реформи залізниць.

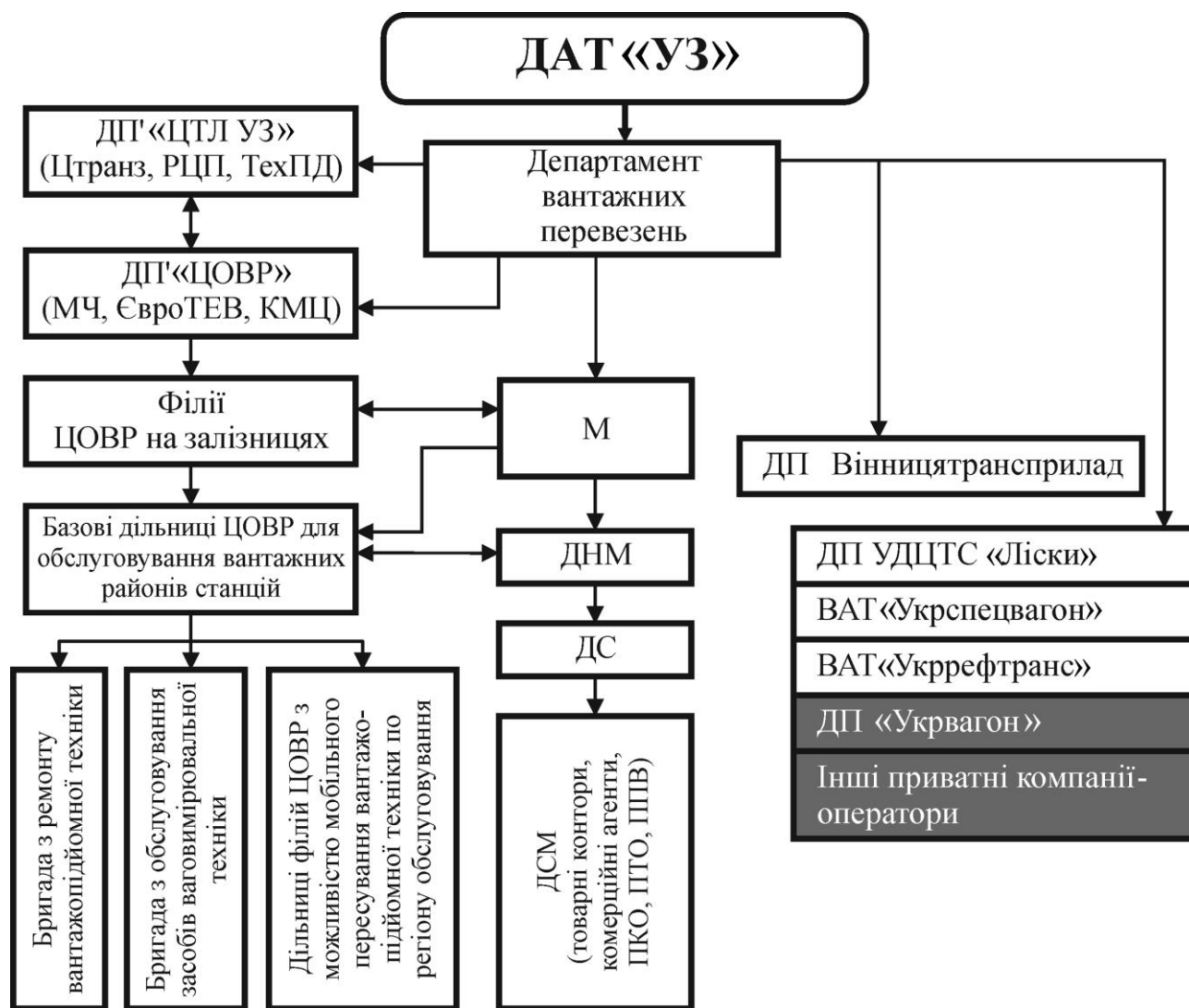


Рисунок 3.8 – Організаційна структура вантажного господарства на другому етапі реформування. Джерело: [126] з доробкою автора

З метою обґрунтування основних функцій Департаменту вантажних перевезень необхідно дослідити досвід та функції компаній-операторів, що вже працюють в умовах сучасного ринку в інших секторах економіки на прикладі операторів, які обслуговують підприємства гірничо-металургійного комплексу.

До цих функцій слід включити:

1. Поточне та перспективне планування роботи та ремонту парку транспортних засобів (вагони, контейнери, автомобілі-контейнеровози).
2. Планування перевезень у власному або дорученому рухомому складі (місячне, декадне, добове узгодження надпланових та позапланових

перевезень) та підтвердження залізницям заявлених вантажовідправниками планів перевезень у цьому рухомому складі.

3. Проведення розрахунків із залізницями.

4. Організацію перевезень, у тому числі організацію подачі порожнього рухомого складу вантажовідправникам під навантаження відповідно до прийнятих залізницею та узгоджених з оператором планів перевезень та, залежно від обставин, оперативне переадресування порожніх маршрутів на шляху проходження.

5. Забезпечення та обробку інформаційних потоків, пов'язаних із комерційними аспектами переміщення вантажів – в інтересах вантажовідправників та власників вантажу.

6. Забезпечення та обробку інформаційних потоків, пов'язаних із технічними та економічними аспектами функціонування парку рухомого складу, який належить або доручено оператору.

7. Організацію утримання та ремонту власного рухомого складу.

На підставі досліджень, виконаних у підрозд. 2.1 можна зазначити, що до теперішнього часу оператор залізничних вантажних перевезень – господарюючий суб'єкт, який організовує експлуатацію власного рухомого складу або, діючи за дорученням власника, експлуатацію рухомого складу, що належить цьому власникові; співпрацює із національними перевізниками (залізницями), операторами та експедиторами, вантажовідправниками та вантажоодержувачами з метою задоволення потреби на перевезення вантажів з використанням методів логістики, супроводження відповідною інформацією з місць виробництва до місць споживання згідно з інтересами споживачів та власними фінансовими інтересами. Необхідно підкреслити, що наявність рухомого складу є основною відмінністю компанії-оператора від експедиторської компанії.

На початковому етапі утворення наявність у операторської компанії власного (або дорученого) рухомого складу визначає обов'язкову участь компанії-оператора у процесі планування перевезень, який здійснюється

перевізником. Беручи участь у місячному плануванні перевезень та враховуючи власні технічні можливості (наявність та зайнятість рухомого складу, наявність чинних договорів із залізницями та експедиторами, вантажоодержувачами та власниками вантажів, наявність гарантій сплати за заявлені перевезення), компанія-оператор узгоджує плани перевезень, заявлені залізницям та даній компанії-оператору конкретними вантажовідправниками.

Крім того, у випадку, коли операторська компанія працює в технологічному секторі залізничних вантажних перевезень (наприклад, перевезення сировини у ГМК України), то її участь у плануванні є більш поглибленою. Така компанія оператор зобов'язана будувати свою діяльність виходячи із необхідності збалансованого забезпечення виробництва підприємств, які входять до вказаного сектора.

Таким чином, участь компанії-оператора в плануванні перевезень, яка за своїм змістом наближається до планування, здійснюваного залізницею, є однією з головних відмінностей послуг оператора від послуг експедитора. Експедитор бере участь у плануванні перевезень тільки в тому випадку, коли він є вантажовідправником, і тільки в порядку, передбаченому Правилами планування перевезення вантажів, затвердженими наказом Мінтрансу № 873 від 09.12.2002 зі змінами та доповненнями.

Стосовно інформаційної складової діяльності оператора необхідно зауважити, що важливою відмінністю оператора від експедитора є також те, що крім комерційного аспекту інформації про перевезені вантажі, у якому зацікавлений експедитор, оператору, у тому числі й для безпеки перевезень, необхідно відстежувати та враховувати інформацію про технічний та комерційний стан вагонів та багато інших кількісних та якісних показників їх використання, які можуть впливати на якість наданих послуг.



Рисунок 3.9 – Організаційна структура вантажного господарства на третьому етапі реформування. Джерело: [126] з доробкою автора

Зокрема, компанія-оператор повинна:

1. Мати в розпорядженні базу даних про технічні параметри вагонів.
2. Контролювати строки виконання планових видів ремонту та організовувати своєчасне направлення вагонів на ремонтні підприємств.
3. Брати участь в організації ремонту на ремонтних підприємствах.
4. Контролювати технічний стан вагонів, які перебувають в експлуатації та брати участь в організації їх технічного обслуговування на шляху проходження.

5. Брати участь у взаємодії власника рухомого складу з вантажовідправником/вантажодержувачем та перевізником з питань підтримки вагонів у належному технічному стані.

У процесі переміщення вантажів від вантажовідправника до вантажодержувача операторська компанія, серед інших функцій, виконує функції комерційного диспетчера, а саме: здійснює оперативний контроль становища в цілому по комплексу причетних підприємств та узгоджує їх дії для виконання прийнятого плану перевезень. При цьому оператор не має права втручатись у хід завантаження та розвантаження вантажовідправниками/вантажодержувачами.

Оператор також не має права безпосередньо впливати на процес управління рухом поїздів, оскільки таке втручання призвело б до порушення принципу єдиноначальності, який суворо регламентується чинними нормативними документами [103, 123]. У випадку, коли перевезення здійснюється відповідно до прийнятого плану, комерційний диспетчер є спостерігачем та реєстратором подій. Якщо порушується планова технологія, комерційний диспетчер зобов'язаний, взаємодіючи в рамках договірних відносин зі службами руху, комерційної роботи та маркетингу і вагонної служб залізниці та з відповідними службами вантажовідправників/вантажодержувачів, знайти рішення, які б мінімізували відхилення від плану. Наприклад, оператор, на відміну від експедитора, може прийняти та реалізувати в межах своєї компетенції рішення про переадресування порожніх маршрутів на шляху проходження. Якщо оптимальне рішення знаходиться поза межами розпорядчих можливостей оператора, він зобов'язаний довести пропозиції про реалізацію такого рішення до осіб, які керують завантаженням та рухом поїздів.

Виконання функцій комерційного диспетчера та власника (представника власника) рухомого складу, крім іншого, забезпечується обов'язковою наявністю в операторській компанії розвиненої цілодобової диспетчерської служби. Диспетчерська служба оператора повинна не тільки охоплювати

регіони вантажовідправників та вантажоодержувачів, але й постійно взаємодіяти з оперативним персоналом цих підприємств та причетних залізниць. У середньостатистичної експедиторської фірми немає необхідності мати спеціальну диспетчерську службу. Але навіть за її наявності диспетчери експедиторської компанії займаються лише комерційним аспектом доставки вантажу. Диспетчерська служба оператора, навпаки, повинна мати найбільш повний доступ до інформаційної бази перевізника. Можна стверджувати, що під час надання послуг оператори та експедитори використовують різні за обсягом та змістом інформаційні потоки, що відбувається на якості наданих послуг.

Організаційну структуру Департаменту вантажних перевезень необхідно вибудувати таким чином, щоб забезпечити основні функції Головного комерційного управління та додати до них деякі функції, які зараз централізовані іншими управліннями УЗ, виконуються операторськими та транспортно-експедиційними компаніями. За умови виділення Департаменту вантажних перевезень в самостійну структуру вже на першому етапі реформування необхідно виконувати додатково такі функції:

- бухгалтерського та податкового обліку;
- інформаційного забезпечення та статистики;
- охорони праці й соціальних питань;
- контрольно-ревізійної роботи;
- організації відділу кадрів та першого відділу;
- матеріально-технічного забезпечення;
- розробки новітніх технологій, транспортної логістики.

З урахуванням вищевикладеного та вже існуючих пропозицій [135] перелік можливих господарських функцій, що будуть виконуватися новоутвореними структурами після реформування управління залізничним транспортом, уже запропоновано в [72].

Особливої уваги потребує питання перевірки майна існуючого вантажного господарства на монополізм, а саме: віднесення об'єктів майнового

комплексу вантажного господарства або до монопольного сектора, тобто залишити їх в державній власності на третьому етапі структурної реформи в компанії інфраструктури або до конкурентного сектора – з передачею майна до компаній з вантажних перевезень, або організації окремих філій АТ «УЗ», наприклад з підготовки вагонів до перевезень чи інших. Для вирішення такого завдання вважається за доцільне застосування ст. 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції», яка чітко прописує, яке становище суб'єкта господарювання або кожного із кількох суб'єктів господарювання можна вважати монопольним (домінуючим) [46].

У межах даної роботи автор вважає за необхідне звернути увагу на питання управління конкурентоспроможністю вантажних перевезень.

Оскільки кожна залізниця практично обслуговує один або декілька регіонів, також необхідно відслідкувати й принцип регіоналізації, тобто економічну доцільність з боку користувачів майнового комплексу вантажного господарства щодо користування його об'єктами, тобто проблеми конкурентоспроможності та взаємодії різних видів транспорту. Як свідчить виконаний аналіз, конкуренція у залізничного транспорту існує тільки між залізничним і автомобільним транспортом. Для вирішення питання конкуренції між автомобільним та залізничним транспортом потрібно введення системної класифікації перевезень за територіальною ознакою, а саме:

- внутрішньооб'єктні (технологічні);
- міські;
- магістральні;
- міжнародні.

Зараз зростає конкуренція між залізничним і автомобільним транспортом під час здійснення вантажних перевезень не тільки на короткі, але й на середні і навіть далекі відстані, що проілюстровано діаграмою (рис. 3.10). Це дає стимул для пошуку нових інтермодальних технологій, підвищення якості транспортного обслуговування споживачів транспортних послуг, використання принципів логістики й маркетингу в організації перевезень. Відповідно

підвищуються й можливості вибору видів транспорту з урахуванням техніко-економічних особливостей і конкурентоспроможності транспортних послуг кожного з них.

До основних принципів вибору видів транспорту можна віднести такі:

- вибір виду транспорту або способу переміщення здійснюють самі споживачі транспортних послуг на відміну від раніше існуючого у сфері перевезень вантажів централізованого розподілу. Це означає, що працівники транспорту повинні навчитися продавати (а не розподіляти) транспортні послуги на транспортному ринку;
- основним критерієм вибору виду транспорту є витрати споживачів на транспортні послуги. Додатковими критеріями (у деяких випадках вирішальними) можуть бути мінімальні строки переміщення, надійність, безпека, схоронність, екологічність перевезень та інші показники;
- необхідно забезпечення порівнянності вартісних і натуральних показників порівнюваних варіантів перевезень. Зіставляються всі елементи витрат на всьому шляху переміщення вантажу – від складу відправника до складу одержувача («від дверей до дверей») або слідування пасажирів «від дому до дому», включаючи можливі проміжні перевалки вантажу або пересадки пасажирів на інші види транспорту. При цьому необхідно привести в порівнянний вигляд відмінності в структурі витрат за видами транспорту й операціями перевізного процесу. Розрахунки за варіантами необхідно виконувати для однакового обсягу перевезень між одними й тими самими пунктами переміщення;
- забезпечення достовірної і достатньої інформованості споживачів транспортних послуг про ємність, якість і вартість цих послуг завдяки наявності ефективної експедиторської служби з обслуговування клієнтів, розвитку маркетингових підходів у роботі транспортних підприємств. Об'єктивна інформація про транспортні послуги дозволяє споживачам проводити порівняльні розрахунки з оптимізації своїх витрат на транспорт, раціоналізувати перевезення й ефективніше розміщувати

замовлення, визначати більш вигідні ринки збуту своєї продукції і керувати транспортною складовою в ціні товарів і послуг.

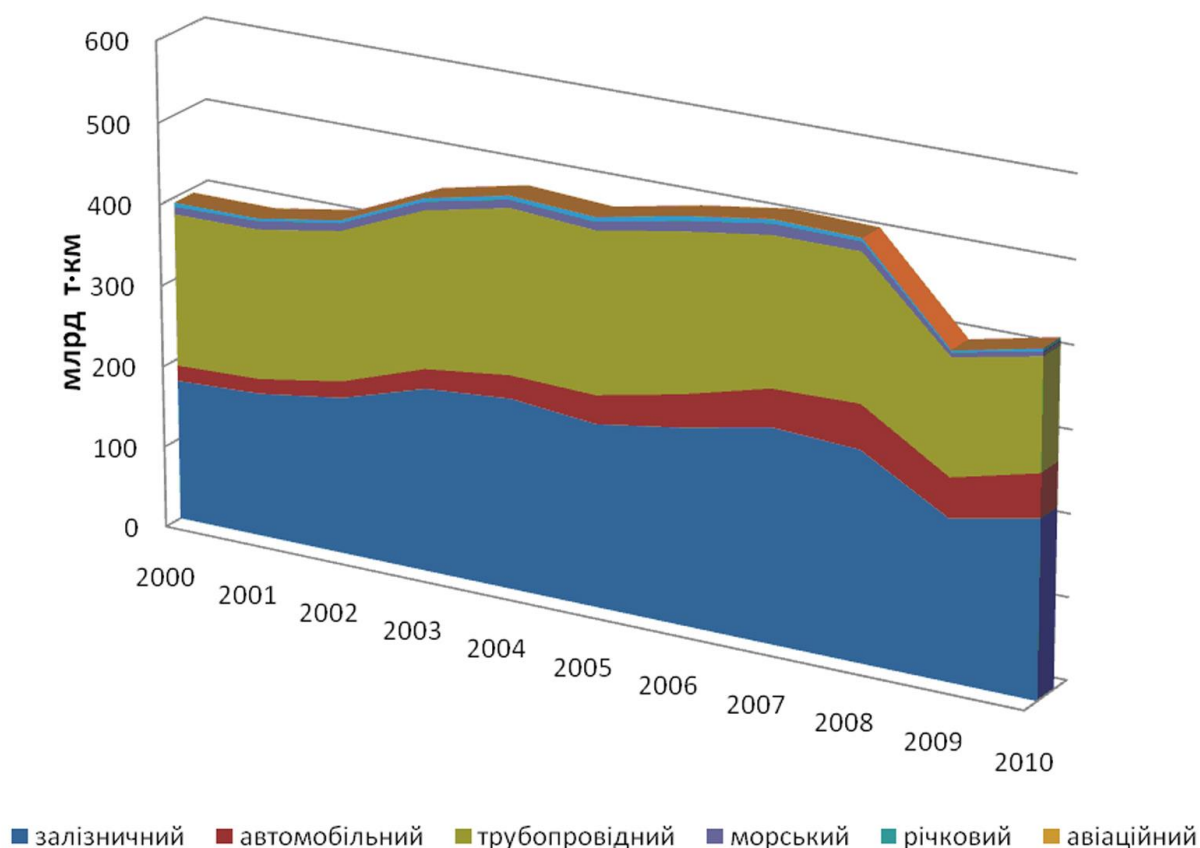


Рисунок 3.10 – Динаміка вантажообігу в Україні за видами транспорту 2000–2010 рр. Джерело: [119, с. 16]

Перелічені принципи значною мірою зумовлюють методи вибору видів транспорту, які відрізняються між собою способами або повнотою врахування тих чи інших зіставлених факторів (показників). У зв'язку з тим що одночасно врахувати численні фактори, які впливають на вибір виду транспорту, дуже важко, на практиці спочатку розраховують узагальнюючі вартісні показники, а потім, у разі потреби і можливості, зіставляють натуральні та експлуатаційно-технічні.

В умовах ринкової економіки найважливішим загальним принципом вибору виду транспорту є конкурентоспроможність транспортних послуг того чи іншого варіанта перевезень. У зв'язку з цим під час вибору каналів руху

товарів недостатньо порівняння тільки затрат на перевезення. Необхідне урахування якості транспортного обслуговування споживачів транспортних послуг, рівня безпеки й екологічності транспорту, вигоди споживачів від використання інтермодальних технологій перевезень (позатранспортний економічний та соціальний ефект) і т.ін. Велике значення також має форма власності порівнюваних транспортних засобів, система страхування перевезень і банківського обслуговування клієнтів. На вибір виду транспорту також дуже впливає існуюча система міжгалузевих договірних відносин між транспортом і вантажовласниками в рамках фінансово-промислових груп і на регіональному рівні.

Отже, головним у єдності транспортної системи є не стільки вид власності (хоча, зрозуміло, ця обставина є суттєвою), скільки інтереси споживачів, кінцевий результат діяльності цієї системи в речово-натуральній формі, що відповідає маркетинговій, тобто ринковій, концепції нормального функціонування економіки. «Досягти успіху можливо лише повністю задовольнивши потреби споживачів», – проголошує один з основних постулатів маркетингу [144].

Залежно від ситуації на транспортному ринку необхідна здорова (природна) конкуренція між видами транспорту і в межах одного виду, наприклад між автомобільними фірмами й залізницями на паралельних напрямках. Адаптуючись до ринкових умов, транспортні підприємства повинні забезпечувати конкурентоспроможність своєї продукції – транспортних послуг. Саме тому необхідним є широке впровадження менеджменту й маркетингу в організацію і планування перевезень, у транспортне обслуговування клієнтури, і найбільшого успіху досягають ті підприємства і компанії, які забезпечують своєчасну доставку з усіма зручностями – «точно в строк» і від «дверей до дверей» [17].

3.3 Удосконалення фінансово-економічної системи міжнародних вантажних перевезень

В умовах сучасних ринкових відносин велике значення має дотримання фінансової дисципліни всіма учасниками міжнародних залізничних перевезень під час проведення взаєморозрахунків за виконані залізничні перевезення й надані послуги. Фінансова дисципліна є необхідною умовою фінансової стабільності не лише підприємств, але й держав. Вона передбачає фінансову відповідальність за повне і своєчасне виконання фінансових зобов'язань перед державою (бюджетом), банками, вищестоящими організаціями й контрагентами (постачальниками, підрядчиками і т.д.), перед персоналом, зайнятим у даній структурі. Можна зазначити, що фінансова дисципліна сприяє забезпеченню ефективної роботи самої структури.

Міжнародною практикою і законодавством багатьох держав при укладенні господарських договорів закріплений принцип повного відшкодування боржником кредиторів збитків у разі невиконання або неналежного виконання зобов'язань, а також вживання штрафних санкцій за порушення виконання узятих зобов'язань, у тому числі й за невчасну оплату сум, що належать сплаті.

Штрафні санкції охоплюють поняття «штраф» і «пеня», які відрізняються за своєю природою, але обоє спрямовані на забезпечення своєчасного й належного виконання зобов'язання і недопущення настання збитків. При цьому штраф є одноразовою грошовою санкцією, спрямованою на недопущення порушення взагалі, а пеня – санкцією, спрямованою на найбільш швидко припинення порушення зобов'язання, оскільки її розмір постійно збільшується.

Збитки кредитора визначаються видами втрат, а саме: втрата або пошкодження його майна; неотримані доходи, які кредитор отримав би в разі належного виконання зобов'язання дебітором; вимушені витрати, пов'язані з невиконанням договірних зобов'язань [20, 21, 34, 35].

Враховуючи, що в даній роботі розглядається питання своєчасного отримання грошових коштів за виконанні міжнародні вантажні перевезення і пов'язані з ними послуги, відстрочення платежу доцільно розглядати як вимушене кредитування дебітора, оскільки грошові кошти відволікаються із обороту кредитора, та порушення кредитної дисципліни.

У світовій теорії всі питання, пов'язані з кредитною дисципліною, застерігаються в кредитній угоді, у якій визначаються економічні санкції та умови їх застосування до позичальника з боку банку [51, с. 102]. З урахуванням досліджень, виконаних у другому розділі дисертаційної роботи стосовно змісту фінансових відносин залізничних адміністрацій, вважається за доцільне вважати термін «кредитна дисципліна» прийнятним не тільки для банківських установ, але й для господарюючих суб'єктів.

Кредит – це заїм у грошовій або товарній формі на умовах повернення. Позичальник оплачує кредиторів відсоток за користуванням кредитом. Розрізняють фінансовий кредит (банківський), який надають банки або небанківські установи, а також товарний (комерційний), який надають господарюючі партнери. Існують також інші види кредиту.

Залежно від термінів користування виділяються короткострокові, середньострокові й довгострокові кредити. Короткострокові кредити надаються банками на строк до 1 року в разі фінансових труднощів, що виникають у підприємств у зв'язку з витратами виробництва і обороту, не забезпечені надходженням засобів у відповідному періоді. Середньострокові кредити надаються строком до 3 років для оплати підприємством устаткування, на поточні витрати, фінансування капітальних вкладень.

Довгострокові кредити (понад 3 роки) можуть надаватися для формування основних фондів, здійснення витрат на реконструкцію, модернізацію і розширення вже існуючих основних фондів, на нове будівництво, приватизацію тощо.

Розмір банківських ставок кредитування безпосередньо залежить від міжбанківської відсоткової ставки. Міжбанківська відсоткова ставка – середня

ставка за короткостроковими банківськими кредитами, яка формується на міжбанківському грошовому ринку. У міжнародній практиці для цього використовують ставку Libor (London Interbank Offered Rate), яка є базовою ставкою для встановлення іншими банками своїх кредитних відсоткових ставок. Для кредитування юридичних і фізичних осіб банки до базової ставки додають відсотки і ставка кредитування має такий вигляд: $\text{Libor} + \text{відсотки}$, де відсотки – це фактично прибуток банку.

Ставка Libor встановлюється для валют тих держав, банки яких є членами Британської Банківської Асоціації (British Bankers' ASSOCIATION – BBA). Ставка Libor обчислюється для таких валют: австралійський долар, данська крона, долар США, євро, канадський долар, новозеландський долар, фунт стерлінгів, шведська крона, швейцарський франк, японська ієна.

У межах однієї держави розраховується відповідна ставка для національної валюти [75].

В Україні основна міжбанківська відсоткова ставка це облікова ставка Національного банку, відкоригована з урахуванням рівня кредитного й інфляційного ринку, а також величини банківської маржі. Валюти країн СНД і Балтії мають свої внутрішні національні міжбанківські ставки.

Значення ставки Libor для євро рідко використовується на практиці, важливішу роль відіграє EURIBOR.

Європейська міжбанківська ставка пропозиції (англ. European Interbank Offered Rate) – середньозважена ставка за міжбанківськими кредитами, що надаються у євро. Визначається ставка за підтримки Європейської банківської федерації, що представляє інтереси 4 500 банків країн Євросоюзу, а також Ісландії, Норвегії, Швейцарії і Асоціації фінансових ринків. Розрахунок і публікація котирування ставки виконується компанією Reuters щодня в 11:00 за центральноєвропейським часом (CET) на підставі даних, що надаються декількома десятками банків з першокласним рейтингом. Перелік котируваних банків регулярно аналізується на відповідність високим рейтинговим вимогам.

Підрахунок ставки виконується для різних термінів – від 1 тижня до 12 місяців [75].

Ставки Libor для нижчевказаних валют за інформацією ВВА на 01 жовтня 2008 наведені в табл. 3.3.

Таблиця 3.3 – Середньозважені ставки Libor за міжбанківськими кредитами, що надаються банками на лондонському міжбанківському ринку з пропозицією коштів, на 1 жовтня 2008 року. *Джерело:* розробка автора

Найменування валюти	Код валюти	На 1 місяць	На 3 місяці	На 6 місяців	На 12 місяців
Швейцарський франк	CHF	2,83167	2,97750	3,05500	3,29250
Євро	EUR	5,07375	5,28500	5,39250	5,49750
Американський долар	USD	4,00250	4,15000	4,03750	4,03500

Ставка рефінансування (облікова ставка) – відсоткова ставка, яку використовує центральний банк під час надання кредитів комерційним банкам у порядку рефінансування. Облікова ставка використовується для визначення вартості притягнених або розміщених грошових коштів, у тому числі для нарахування відсотків за користування чужими грошима й нарахування пені за невчасне виконання фінансових зобов'язань.

Порівняльні дані про ставки рефінансування (облікові ставки), що діють станом на 17 липня 2008 р. для національних валют країн СНД і Республік Балтії, наведені в табл. 3.4.

Таблиця 3.4 – Ставки рефінансування (облікові ставки), встановлені центральними банками держав станом на 17 липня 2008 р.

Джерело: розробка автора

Назва держави	Облікова ставка, %
Азербайджан	14
Вірменія	7,25
Білорусь	10,25
Грузія	12
Казахстан	10,5
Киргизстан	інформація відсутня

Закінчення табл. 3.4

Назва держави	Облікова ставка, %
Молдова	18,5
Росія	10,75
Таджикистан	інформація відсутня
Туркменістан	інформація відсутня
Узбекистан	14
Україна	12
Латвія	6
Литва	4,4–6,8
Естонія	4,5–7

Природа кредитного договору зумовлює необхідність майнової відповідальності його учасників за виконання взятих на себе зобов'язань. Під час кредитування вирішальне значення має узгодження таких характеристик, як забезпечення позики; термін кредитування; розмір відсоткової ставки за користування кредитом; відповідальність сторін за невиконання взятих на себе зобов'язань і, з метою дотримання фінансової дисципліни, збільшений відсоток за користування простроченою сумою кредиту; відшкодування в повному обсязі збитків понад неустойку (штраф, пеня), передбачену договором; розмір пені (як правило, це максимальна ставка, передбачена законодавством держави, що діяла в період, за який нараховується пеня). Наприклад, для України максимальною ставкою пені є подвоєна облікова ставка національного банку України [75].

Основними стимулюючими мотивами кредитних договорів з боку кредитора є здобуття доходу у вигляді відсотка за користування позикою, а з боку позичальника – покриття недостатчі власних ресурсів і здобуття доходу в результаті використання позикової вартості.

Перевезення пасажирів і вантажів в міжнародному сполученні здійснюються на підставі міжнародних угод СМГС, СМПС і Конвенції КОТІФ/СОТІФ. Відповідно до вищевказаних документів накладні на перевезення вантажів і проїзні документи на перевезення пасажирів у міжнародному сполученні є міжнародним договором на виконання перевезення

між причетними залізницями. Порядок проведення взаєморозрахунків між залізницями регламентований міжнародними правилами про проведення розрахунків [51, 101]. Тому ці правила слід класифікувати як міжнародний договір.

У вказаних правилах для зниження ризиків можливих неплатежів передбачено нарахування відсотків за прострочення платежу. Оскільки оплата за міжнародні перевезення у відносинах між залізницями здійснюється на 2–3 місяці пізніше, ніж виконано перевезення і отримано грошові кошти від пасажирів, вантажовідправників/вантажоотримувачів, експедиторських компаній, порушення договірних зобов'язань за термінами оплати збільшує втрати залізниць від ліквідності й недоотримані доходи.

Тому порядок нарахування відсотків за прострочення платежів доцільно розглядати як плату за користування засобами кредитора за той період, у якому дебітор неправомірно ними користувався. Іншими словами, це вимушений грошовий кредит у відносинах між залізницями.

А оскільки саме поняття «кредитування» передбачає отримання доходу у вигляді відсотків за користування позиковими коштами, базова відсоткова ставка для нарахування відсотків за весь час користування чужими грошовими коштами має бути не нижче за середньозважену місячну ставку Libor за поданням міжбанківського кредиту для платежів в швейцарських франках або ставки рефінансування (облікової ставки) національних банків держав, залізниця яких є учасниками відповідних правил про взаєморозрахунки. При цьому до базової відсоткової ставки, що діє в період, за який нараховуються відсотки, має бути встановлена фіксована надбавка в декілька пунктів з урахуванням рівня кредитного й інфляційного ринків та маржі.

За законодавством багатьох держав, у тому числі країн-учасниць СНД, зарахування виручки резидентів у іноземній валюті має відбуватися в терміни, передбачені зовнішньоторговельними договорами (контрактами), але не пізніше за визначений законом термін, як правило, це термін від 60 до 180 днів з моменту підписання акта або іншого документа, що підтверджує надання

послуг. За порушення термінів, передбачених валютним законодавством держави, з резидента стягується пеня за кожен день прострочення платежу у встановленому розмірі від суми неотриманої виручки. Порядок стягнення пені і її розмір, закріплений у законодавчих актах України, Росії, Білорусі й Казахстану, наведено в табл. 3.5.

Главами держав учасниць СНД з метою поліпшення розрахунків між господарськими організаціями і скорочення взаємної заборгованості за товари й послуги 15 травня 1992 року підписана Угода про заходи із забезпечення поліпшення розрахунків між господарськими організаціями країн-учасників СНД. Статтею 3 Угоди передбачена пеня за невчасну оплату поставлених товарів і наданих послуг в розмірі не менше 0,2 відсотка за кожен день прострочення платежу [75].

Таблиця 3.5 – Терміни зарахування виручки і розмір пені від суми не отриманої виручки. Джерело: розробка автора

Держава	Найменування законодавчого документа	Граничний термін для вступу грошових коштів від експорту товарів (робіт, послуг)	Розмір пені від суми неотриманої виручки
Україна	Закон «Про порядок здійснення розрахунків в іноземній валюті»	180 днів	0,3 % за кожен день прострочення
Білорусь	Указ Президента Республіки Білорусь «Про вдосконалення порядку проведення і контролю зовнішньоторговельних операцій»	180 днів	До 2 % за кожен день прострочення
Росія	Закон «Про валютне регулювання і валютний контроль»	Терміни, передбачені зовнішньоторговельними договорами	Не вказаний
Казахстан	Закон «Про валютне регулювання і валютний контроль»	Терміни, передбачені зовнішньоторговельними договорами	Не вказаний

3.4 Удосконалення ПКР та Правил експлуатації між залізничними адміністраціями держав-учасниць СНД та держав Балтії

3.4.1 Розробка ефективної системи економічної відповідальності за несвоєчасне проведення платежів

З урахуванням роботи, що виконується зараз для уніфікації чинних правил про взаєморозрахунки, передбачених МСЖД, ОСЖД і ЦСЖТ, слід звернути особливу увагу на істотну відмінність у заходах, що вживаються до залізничних адміністрацій-дебіторів для захисту від фінансових ризиків, до якими є нарахування відсотків за прострочення платежу, стягування штрафу за порушення договірних зобов'язань, а також нарахування ажю за втрату ліквідності.

Для розробки ефективної системи економічної відповідальності за невчасне проведення платежів між залізничними адміністраціями ЦСЖТ автор роботи пропонує застосувати абстрактно-логічний метод, який дозволяє не лише використовувати принципи, що діють в рамках МСЖД і ВСС, але і ввести штраф за порушення договірних зобов'язань, а саме – термінів оплати сум. Розмір штрафних санкцій доцільно встановити залежно від термінів невиконання зобов'язань.

Незважаючи на те що законодавчі методи є основними для введення фінансової дисципліни, їх одних було б недостатньо. До них потрібно додати зміну ділової етики у відносинах залізниць під час проведення взаєморозрахунків.

Для внесення змін і доповнень в ПКР запропоновано в першу чергу привести у відповідність з міжнародними й законодавчими нормами порядок вживання економічних санкцій у відносинах між залізницями. А саме:

- нараховувати відсотки за кожен день прострочення на всю суму простроченого платежу, а не на суму платежів, що надходять несвоєчасно, як це передбачено ПКР;

– застосовувати відсоток для нарахування пені за прострочення платежів з урахуванням процентних ставок кредитування, що діють на міжнародному валютному ринку, зі встановленою в декілька пунктів надбавкою (за прикладом Пам'ятки МСЖД 311 і Регламенту ВСС);

– стягнення відсотків має бути безакцептним і нарахування відсотків повинне здійснюватися за всі дні прострочення на всю суму платіжного сальдо, тобто застосовувати складні відсотки;

– ввести стягування штрафу за порушення виконання договірних зобов'язань, розмір якого встановити залежно від термінів невиконання зобов'язань.

Запропоновано внести такі зміни до Правил комплексних розрахунків:

– пункт 1.2 Статті розрахунків – доповнити новою статтею «За порушення договірних зобов'язань»;

– пункт 1.4.1 Розрахунки в безакцептному порядку доповнити статтями «За прострочення платежів» і «За порушення договірних зобов'язань»;

– пункт 1.4.2. Розрахунки в акцептному порядку – виключити текст «за прострочення платежів»;

– пункт 4.8 Прострочення платежів викласти в іншій редакції. Запропоновано чотири варіанти редакції цього пункту. Для визначення ефективного варіанта нарахування пені за прострочення платежу методом багатокритеріальної оцінки були відібрані такі фактори: величина відсоткової ставки, порядок нарахування відсотків, база для нарахування відсотків, порядок включення до взаєморозрахунків, період прострочення платежу.

За першим варіантом:

– залізнична адміністрація, яка не сплатила суму платіжної (сальдової) і сальдової відомості до граничної дати платежу, встановленої цими Правилами, несе відповідальність у вигляді оплати залізничній адміністрації-кредиторові відсотків зі всієї суми прострочених платежів за всі дні прострочення. Нарухування відсотків починається з дня, наступного за днем закінчення терміну на сплату сум платіжного сальдо, встановленого пунктом 4.7 Правил, і

закінчується в день зарахування коштів на рахунок залізничної адміністрації-кредитора або в день складання сальдової відомості або бухгалтерських виписок, на підставі яких складена платіжна (сальдова) відомість на користь залізничної адміністрації-дебітора;

– відсотки нараховуються залізничною адміністрацією-кредитором згідно з формою Додатка № 12 до чинних Правил і включаються в бухгалтерську виписку без акцепту. Розрахункова відомість нарахування відсотків надсилається разом з бухгалтерською випискою, до якої включена сума відсотків.

– якщо не погоджене інше, базовою відсотковою ставкою для оплати в швейцарських франках є місячна ставка пропозиції Libor, а для оплати в іншій національній валюті – ставка рефінансування центрального банку країни відповідної валюти.

Лондонська міжбанківська ставка пропозиції (Libor) – середньозважена відсоткова ставка за міжбанківськими кредитами, що надаються банками на лондонському міжбанківському ринку з пропозицією коштів у різних валютах і на різні терміни. Місячна ставка являє собою середньозважене значення відсоткових ставок для одномісячних банківських позик на кожен календарний день і діє протягом одного місяця з дня її котирування. Котирування ставки Libor фіксується Британською Банківською Асоціацією починаючи з 1985 року щодня об 11:00 за західноєвропейським часом на підставі даних першокласних банків. За дні прострочення, що виходять за ці межі, продовжують нараховуватися відсотки за ставкою Libor, що діє на останній календарний день цього минулого місяця;

– для нарахування відсотків за прострочення платежів використовується базова процентна ставка, що діє на крайній термін сплати, з надбавкою 5 % (на останній день попереднього місяця);

– відсотки нараховуються методом факт/факт за встановленою ставкою виходячи з 365/366 календарних днів у році;

– за наявності заборгованості понад 3 (три) місяці залізнична адміністрація-дебітор зобов'язана сплатити залізничній адміністрації-кредиторові штраф за порушення договірних зобов'язань з оплати платежів, несплачених своєчасно. Сума штрафу включається в бухгалтерську виписку залізничною адміністрацією-кредитором без акцепту.

За другим варіантом:

– залізнична адміністрація, що не сплатила суму платіжної (сальдової) і сальдової відомості до граничної дати платежу, встановленої цими Правилами, несе відповідальність у вигляді оплати залізничній адміністрації-кредиторові відсотків зі всієї суми прострочених платежів за всі дні прострочення. Нарахування відсотків починається з дня, наступного за днем закінчення терміну на сплату сум у день зарахування платіжного сальдо, встановленого пунктом 4.7 чинних Правил, і закінчується в день зарахування коштів на рахунок залізничної адміністрації-кредитора або в день складання сальдової відомості або бухгалтерських виписок, на підставі яких складена платіжна (сальдова) відомість на користь залізничної адміністрації-дебітора;

– за наявності простроченої заборгованості залежно від термінів прострочення встановлюються такі ставки:

- 6 відсотків річних – за перший місяць прострочення платежу;
- 9 відсотків річних – за прострочення платежу понад один місяць;
- 12 відсотків річних – за прострочення платежу понад рік;

– відсотки нараховуються залізничною адміністрацією-кредитором за формою Додатка № 12 до чинних Правил і включаються в бухгалтерську виписку без акцепту. Розрахункова відомість нарахування відсотків надсилається разом з бухгалтерською випискою, до якої включена сума відсотків;

– відсотки нараховуються методом факт/факт за встановленою ставкою виходячи з 365/366 календарних днів у році;

– відсотки нараховуються залізничною адміністрацією-кредитором за формою Додатка № 12 до чинних Правил і включаються в бухгалтерську

виписку без акцепту. Розрахункова відомість нарахування відсотків надсилається разом з бухгалтерською випискою, до якої включена сума відсотків;

– за наявності заборгованості понад 3 (три) місяці залізнична адміністрація-дебітор зобов'язана сплатити залізничній адміністрації-кредиторові штраф за порушення договірних зобов'язань з оплати належних платежів у розмірі 0,3 % від суми платіжної (сальдової) відомості, несплаченої своєчасно. Сума штрафу включається в бухгалтерську виписку залізничною адміністрацією-кредитором без акцепту.

За третім варіантом:

– залізнична адміністрація, яка не сплатила суму платіжної (сальдової) і сальдової відомості до граничної дати платежу, встановленої чинними Правилами, несе відповідальність у вигляді оплати залізничній адміністрації-кредиторові відсотків зі всієї суми прострочених платежів за всі дні прострочення. Нарахування відсотків починається з дня, наступного за днем закінчення терміну на сплату сум платіжного сальдо, встановленого пунктом 4.7 чинних Правил, і закінчується вдень зарахування коштів на рахунок залізничної адміністрації-кредитора або в день складання сальдової відомості або бухгалтерських виписок, на підставі яких складена платіжна (сальдова) відомість на користь залізничної адміністрації-дебітора;

– відсотки нараховуються залізничною адміністрацією-кредитором за формою Додатка № 12 до чинних Правил і включаються в бухгалтерську виписку без акцепту. Розрахункова відомість нарахування відсотків надсилається разом з бухгалтерською випискою, у якої включена сума відсотків;

– якщо не погоджене інше, як базова процентна ставка для оплати в швейцарських франках служить місячна ставка пропозиції Libor, а для оплати в іншій національній валюті – ставка рефінансування центрального банку країни відповідної валюти.

Лондонська міжбанківська ставка пропозиції (Libor) (англ. London Interbank Offered Rate, Libor) – середньозважена відсоткова ставка по міжбанківськими кредитами, що надаються банками, на лондонському міжбанківському ринку з пропозицією коштів в різних валютах і на різні терміни. Місячна ставка являє собою середньозважене значення відсоткових ставок для одномісячних банківських позик на кожен календарний день і діє протягом одного місяця з дня її котирування. Котирування ставки Libor фіксується Британською Банківською Асоціацією починаючи з 1985 року щодня об 11:00 за західноєвропейським часом на підставі даних першокласних банків. За дні прострочення, що виходять за ці межі, продовжують нараховуватися відсотки за ставкою Libor, що діє на останній календарний день цього минулого місяця:

- для нарахування відсотків за прострочення платежів за перших 15 (п'ятнадцять) днів використовується базова процентна ставка, що діє на останній день терміну сплати, збільшена на 5 %;

- починаючи з шістнадцятого дня прострочення платежу для нарахування відсотків використовується базова процентна ставка, яка діє в перший день кожного розрахункового періоду, збільшена на 10 %;

- відсотки нараховуються методом факт/факт за встановленою ставці, виходячи з 365/366 календарних днів у році;

- за наявності заборгованості понад 3 (три) місяці залізнична адміністрація-дебітор зобов'язана сплатити залізничній адміністрації-кредиторові штраф за порушення договірних зобов'язань з оплати належних платежів у розмірі 0,3 % від суми платіжної (сальдової) відомості несплаченою своєчасно. Сума штрафу включається в бухгалтерську виписку залізничною адміністрацією-кредитором без акцепту.

За четвертим варіантом:

- залізнична адміністрація, яка не сплатила суму платіжної (сальдової) і сальдової відомості до граничної дати платежу, встановленої чинними Правилами, несе відповідальність у вигляді оплати залізничній адміністрації-

кредиторів відсотків зі всієї суми прострочених платежів за всі дні прострочення. Нарахування відсотків починається з дня, наступного за днем закінчення терміну на сплату сум платіжного сальдо, встановленого пунктом 4.7 чинних Правил, і закінчується в день зарахування засобів на рахунок залізничної адміністрації-кредитора або в день складання сальдової відомості або бухгалтерських виписок, на підставі яких складена платіжна (сальдова) відомість на користь залізничної адміністрації-дебітора;

– відсотки нараховуються від суми простроченого платежу за кожен день прострочення в розмірі:

– за перших 90 днів – 0,03 %;

– починаючи з 91-го дня – 0,3 %;

– відсотки нараховуються методом факт/факт за встановленою ставкою, виходячи з 365/366 календарних днів у році;

– відсотки нараховуються залізничною адміністрацією-кредитором за формою Додатка № 12 до чинних Правил і включаються в бухгалтерську виписку без акцепту. Розрахункова відомість нарахування відсотків надсилається разом з бухгалтерською випискою, до якої включена сума відсотків;

– за наявності заборгованості понад 3 (три) місяці залізнична адміністрація-дебітор зобов'язана сплатити залізничній адміністрації-кредиторові штраф за порушення договірних зобов'язань з оплати належних платежів у розмірі 0,3 % від суми платіжної (сальдової) відомості, несплаченої своєчасно. Сума штрафу включається в бухгалтерську виписку залізничною адміністрацією-кредитором без акцепту [113].

Варіанти методів нарахування пені за прострочення платежу зведено в табл. 3.6.

Таблиця 3.6 – Варіанти нарахування пені за прострочення платежу. Джерело: розробка автора

Метод нарахування	Величина відсоткової ставки	Нарахування відсотків залежно від періоду прострочення платежу	Сума для нарахування відсотків	База для нарахування відсотків	Порядок включення до взаєморозрахунків	Сума відсотків, що нарахована в однакових умовах прострочення платежу(шв.фр.)
За ПКР	6 % річних (прості, не складні відсотки)	За весь період	Із суми платежу, що надходить невчасно, без раніше включеної суми пені	360 календарних днів в році і 30 календарних днів у місяці	Акцептне	566,67
1-й варіант	Libor + 5 % річних	Те саме	Із всієї суми, неоплаченої своєчасно	Факт/факт, виходячи із 365/366 календарних днів у році	Безакцептне	762,53
2-й варіант	6 % річних 9 % річних 12 % річних	До 1-го місяця До 1-го року Понад 1 рік	Те саме	Те саме	Те саме	625,00
3-й варіант	Libor + 5 % річних Libor + 10 % річних	Перші 15 днів з 16 дня і більше	“_“	“_“	“_“	1 075,44
4-й варіант	0,03 % за кожний день 0,3 % за кожний день	За перші 90 днів з 91 дня і більше	“_“	“_“	“_“	1 050,00

3.4.2 Розробка механізму взаєморозрахунків залізничних адміністрацій у разі втрати або пошкодження рухомого складу до ступеня виключення з інвентарю

Механізм розрахунків відносин залізничних адміністрацій за загублені або пошкоджені вагони до ступеня виключення з інвентарю, передбачений «Правилами про розрахунки» і «Правилами користування вагонами» [102] для залізничних адміністрацій держав-учасниць ОСЖД та «Правилами про комплексні розрахунки» [101] і «Правилами експлуатації, пономерного обліку і розрахунків за користування вантажними вагонами власності інших держав» [104] для залізничних адміністрацій держав-учасниць ЦСЖТ, проаналізований і наведений у дод. В.

Наявні статистичні дані про узгодження компенсації за вагони, пошкоджені до ступеня виключення з інвентарю, подано в дод. А.

Автор звертає увагу на те, що система фінансової відповідальності суб'єктів господарювання, що застосовується в міжнародній практиці, може бути прийнятною і у відносинах між залізничними адміністраціями, що діють в межах Ради із залізничного транспорту держав-учасниць СНД і Балтії. Основним документом, що регулює господарське право держав, що виконують порівняно значні обсяги вантажних перевезень, обрано господарчий кодекс України, Російської Федерації, Білорусі і Казахстану. Господарче право – це сукупність норм, що регулюють підприємницькі відносини, некомерційні відносини, відносини по державному регулюванню ситуацій, що формуються в різних сферах суспільного життя. Теорія господарчого права класифікує господарчі договори по декількох критеріях, в тому числі і по формі реалізації відповідальності. Формою реалізації відповідальності і одночасно мірою відповідальності в сфері ведення господарства є господарські санкції [стор.24-25].

Господарські санкції – це вплив на порушника в сфері ведення господарства, за результатами якого для нього виникають економічні або правові наслідки, а саме: відшкодування збитків, штрафні санкції, оперативно-господарчі санкції. Господарчий кодекс Російської Федерації [21, ч.1 стор. 224] визнає види втрат першої сторони, які можна класифікувати як збитки. До таких втрат віднесено: витрати першої сторони; втрати або пошкодження майна першої сторони; неотримані доходи, які перша сторона отримала б у випадку належного виконання зобов'язань або дотримання правил здійснення господарської діяльності другою стороною.

З урахуванням вищенаведеного в межах даної роботи запропоновано два варіанти методики оцінки величин максимально не отриманого доходу (втраченої вигоди) і максимально не отриманого прибутку, з подальшим порівнянням їх з фактично отриманою платою за користування вагонами. Як науковий метод автор роботи пропонує задіяти метод багатовимірної шкалування, який дозволяє мінімізувати кількість факторів, що впливають на величини максимального неотриманого доходу (втраченої вигоди).

За першим варіантом розрахунки виконуються із застосуванням показників обігу для вказаного роду вагона і вантажного рейсу вагона. Оскільки узгодження компенсації практично у всіх випадках (окрім одного) відбувалося щодо універсальних вагонів, доцільно використовувати тарифну схему 1 Тарифного керівництва № 1 [49] для визначення плати за перевезення за час одного обігу. Пропонується така методика розрахунків:

1. Визначити час в добах від дати пошкодження до моменту зміни власника ($t_{\text{доб}}$).

2. Визначити плату за тарифом ($d_{\text{дв}}$) за величиною середнього статичного навантаження, яке по УЗ складає 57 тонн, і вантажного рейсу вагона (l).

3. Визначити кількість рейсів, які може виконати вагон за час від дати пошкодження до моменту зміни власника (n_p).

4. Визначити величину неотриманого доходу (втраченої вигоди), помноживши $d_{дв} \cdot n_p$ та скорегувавши цю величину на кількість вагонів у разі, якщо їх більше одного.

Результати досліджень щодо прогнозованої величини неотриманого доходу (втраченої вигоди) подані в табл. 3.7, 3.8.

Таблиця 3.7 – Величини втраченої вигоди залізничними адміністраціями (І варіант). Джерело: розробка автора

Діюча плата, шв.фр.	Кількість днів нероб. $n_{добр}$	$d_{дв}$, грн	n_p , од.	Д, шв.фр.
5 749,43	171	861	38,4	24 796,80
5 218,13	157	861	35,3	7 598,30
3 676,59	102	994	17,46	13 022,00
2 427,03	78	992	13,35	3 311,50
4 868,00	197	517	33,7	8 726,00
2 571,21	83	995	14,21	7 074,76
4 132,50	176	542	27,8	3 767,00
4 059,00	156	880	24,68	5 432,90
377,49	29	882	4,58	1 010,00
562,50	30	885	5,1	2 257,86
414,30	92	548	14,55	1 994,60

Другий варіант запропонованої методики розрахунків ґрунтується на тому, що в сучасних умовах залізничний транспорт повинен постійно підвищувати якість транспортного обслуговування вантажовласників, у тому числі підвищувати рівень дотримання нормативних термінів доставки вантажів до світових стандартів, згідно з якими більше 95 % всіх відправок повинні прибувати не пізніше за встановлені терміни. Керуючись вищевикладеним, пропонується *верхній поріг* величини неотриманих доходів (втрачену вигоду) оцінити за допомогою показника «термін доставки».

Таблиця 3.8 – Величини втраченої вигоди залізничними адміністраціями в розрахунку на один вагон (І варіант). Джерело: розробка автора

Діюча плата, шв.фр.	Кількість днів нероб. $n_{\text{доб}}$	$d_{\text{дв}}$, грн	$n_{\text{р}}$, од.	$n_{\text{ваг}}$, од.	Д, шв.фр.
1	2	3	4	5	6
5 749,43	171	861	38,40	3	8 265,60
5 218,13	157	861	35,30	1	7 598,30
3 676,59	102	994	17,46	3	4 340,60
2 427,03	78	992	13,35	1	3 311,50
4 868,00	197	517	33,70	2	4 363,00
2 571,21	83	995	14,21	2	3 537,38
4 132,50	176	542	27,80	1	3 767,00
4 059,00	156	880	24,68	1	5 432,90
377,49	29	882	4,58	1	1 010,00
562,50	30	885	5,10	2	1 128,93
414,30	92	548	14,55	1	1 994,60

Відповідно до §1 ст. 14 Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС), термін доставки визначається на увесь шлях прямування вантажу для вантажів малої швидкості на кожних початих 200 тарифних кілометрів за одну добу в межах кожної залізниці, що бере участь у перевезенні.

Для оцінки верхнього порога втраченої вигоди за даним варіантом пропонується така формула для розрахунку:

$$D = n_{\text{доб}} \cdot p_{\text{ст}} \cdot V_{\text{дост}} \cdot d_{\text{ст}}$$

де $n_{\text{доб}}$ – час від дати пошкодження вагона до моменту зміни власника, який обчислюється аналогічно вищенаведеному варіанту методики, доба;

$p_{\text{ст}}$ – статичне навантаження, приймається за даними УЗ аналогічно першому варіанту;

$V_{\text{дост}}$ – швидкість доставки вантажу за 1 добу, $V_{\text{дост}} = 200$ км/добу;

$d_{\text{ст}}$ – тариф за 10 т-км по УЗ, $d_{\text{ст}} = 1,077$ коп.

Оскільки за час загального обігу вагон перебуває як у навантаженому, так і в порожньому стані, необхідно величину неотриманого доходу скорегувати на відсоток навантаженого пробігу до загального пробігу вантажного вагона, який можна описати такою формулою:

$$\alpha_{\text{заг}}^{\text{пр}} = \frac{1}{1 + \alpha_{\text{тр}}^{\text{пор}}};$$

де $\alpha_{\text{тр}}^{\text{пор}}$ – коефіцієнт порожнього пробігу вагонів до навантаженого.

$$\alpha_{\text{тр}}^{\text{пор}} = 0,2 [145], \quad \alpha_{\text{заг}}^{\text{пр}} = \frac{1}{1 + 0,2} = 0,83.$$

За даними УЗ $\alpha_{\text{заг}}^{\text{пор}}$ і відповідно $\alpha_{\text{заг}}^{\text{пр}}$ по іновагонам за роками складають:

$$2006 - \alpha_{\text{заг}}^{\text{пор}} = 0,3871; \quad \alpha_{\text{заг}}^{\text{пр}} = 0,6129;$$

$$2007 - \alpha_{\text{заг}}^{\text{пор}} = 0,3750; \quad \alpha_{\text{заг}}^{\text{пр}} = 0,6250;$$

$$2008 - \alpha_{\text{заг}}^{\text{пор}} = 0,3770; \quad \alpha_{\text{заг}}^{\text{пр}} = 0,6230 \text{ (перше півріччя)}.$$

Таким чином, у кінцевому вигляді формула для розрахунків величини *верхнього порога* втраченої вигоди має такий вигляд:

$$Д = n_{\text{доб}} \cdot p_{\text{ст}} \cdot V_{\text{дост}} \cdot d_{\text{ст}} \cdot \alpha_{\text{заг}}^{\text{пр}};$$

де $n_{\text{доб}}$ – час від дати пошкодження вагона до моменту зміни власника, який обчислюється аналогічно вищенаведеному варіанту методики, доба;

$p_{\text{ст}}$ – статичне навантаження, приймається за даними УЗ аналогічно першому варіанту;

$V_{\text{дост}}$ – швидкість доставки вантажу за 1 добу, $V_{\text{дост}} = 200$ км/добу;

$d_{\text{ст}}$ – тариф за 10 т-км по УЗ; $d_{\text{ст}} = 1,077$ грн.

$\alpha_{\text{заг}}^{\text{р}}$ – коефіцієнт вантажного пробігу стосовно загального.

Результати досліджень щодо прогнозованої величини неотриманого доходу (втраченої вигоди) наведені в табл. 3.9, 3.10.

Таблиця 3.9 – Величини втраченої вигоди залізничними адміністраціями
(II варіант, верхня межа). Джерело: розробка автора

Діюча плата, шв.фр.	Кількість днів нероб. $n_{\text{доб}}$	$p_{\text{ст}},$ т	$V_{\text{дост}},$ км/добу	$d_{\text{ст}},$ грн.	$\alpha_{\text{заг}}^{\text{р}}$	Д, шв.фр.
5 749,43	171	57	200	1,077	0,6129	32 169,64
5 218,13	157	57	200	1,077	0,6129	29 535,87
3 676,59	102	57	200	1,077	0,6250	19 567,74
2 427,03	78	57	200	1,077	0,6250	14 963,57
4 868,00	197	57	200	1,077	0,6250	37 792,60
2 571,21	83	57	200	1,077	0,6250	15 922,77
4 132,50	176	57	200	1,077	0,6129	33 763,95
4 059,00	156	57	200	1,077	0,6129	29 927,14
377,49	29	57	200	1,077	0,6129	5 455,67
562,50	30	57	200	1,077	0,6230	5 736,80
414,30	92	57	200	1,077	0,6129	17 307,67

Таблиця 3.10 – Величини втраченої вигоди залізничними адміністраціями
в розрахунку на один вагон (II варіант, верхня межа)

Джерело: розробка автора

Діюча плата, шв.фр.	Кількість днів нероб. $n_{\text{доб}}$	$p_{\text{ст}},$ т	$V_{\text{дост}},$ км/добу	$d_{\text{ст}},$ грн	$\alpha_{\text{заг}}^{\text{р}}$	$n_{\text{ваг}},$ од.	Д, шв.фр.
1	2	3	4	5	6	7	8
5 749,43	171	57	200	1,077	0,6129	3	10 723,21
5 218,13	157	57	200	1,077	0,6129	1	29 535,87
3 676,59	102	57	200	1,077	0,6250	3	6 522,58
2 427,03	78	57	200	1,077	0,6250	1	14 963,57
4 868,00	197	57	200	1,077	0,6250	2	18 896,30
2 571,21	83	57	200	1,077	0,6250	2	7 961,39

Закінчення табл. 3.10

1	2	3	4	5	6	7	8
4 132,50	176	57	200	1,077	0,6129	1	33 763,95
4 059,00	156	57	200	1,077	0,6129	1	29 927,14
377,49	29	57	200	1,077	0,6129	1	5 455,67
562,50	30	57	200	1,077	0,6230	2	2 868,40
414,30	92	57	200	1,077	0,6129	1	17 307,67

Оскільки швидкість доставки вантажу не відповідає нормативній, про що свідчить величина вантажного рейсу іновагона на підставі наявних статистичні даних РЦП УЗ, пропонується *нижній поріг* величини неотриманих доходів (втраченої вигоди) оцінити за формулою:

$$Д = n_p \cdot l_p \cdot p_{ст} \cdot d_{ст} \cdot \alpha_{заг}^{р},$$

де n_p – кількість рейсів вантажного вагону, $n_p = \frac{n_{доб}}{\theta}$;

l_p – вантажний рейс вагона за даними УЗ.

Результати досліджень щодо спрогнозованої величини неотриманого доходу (втраченої вигоди) наведені в табл. 3.11, 3.12.

Усі виконані розрахунки неотриманого доходу з розрахунку на один вагон за обома варіантами зведені в табл. 3.13 і проілюстровані відповідною діаграмою (рис. 3.11).

Результати досліджень свідчать про те, що суми платежів, які отримує будь-яка залізнична адміністрація в разі пошкодження рухомого складу до ступеня виключення з інвентарю, набагато менше платежів, які б вона могла отримати в разі можливості експлуатувати свій вагон за існуючою технологією.

Таблиця 3.11 – Величини втраченої вигоди залізничними адміністраціями
(II варіант, нижня межа). Джерело: розробка автора

Діюча плата, шв.фр.	Кількість днів нероб. $n_{\text{доб}}$	n_r , од.	$p_{\text{ст}}$, т	l_r , км	$d_{\text{ст}}$, грн	$\alpha_{\text{заг}}^p$	Д, шв.фр.
5 749,43	171	38,40	57	493,6	1,077	0,6129	18 107,00
5 218,13	157	35,30	57	493,6	1,077	0,6129	16 645,00
3 676,59	102	17,46	57	511,7	1,077	0,6250	9 521,66
2 427,03	78	13,35	57	511,7	1,077	0,6250	7 264,00
4 868,00	197	33,70	57	511,7	1,077	0,6250	9 571,00
2 571,21	83	14,21	57	511,7	1,077	0,6250	7 755,00
4 132,50	176	27,80	57	501,3	1,077	0,6129	8 039,90
4 059,00	156	24,68	57	501,3	1,077	0,6129	11 902,00
377,49	29	4,58	57	501,3	1,077	0,6129	2 211,50
562,50	30	5,10	57	499,3	1,077	0,6230	2 506,50
414,30	92	14,55	57	501,3	1,077	0,6129	4 283,70

Таблиця 3.12 – Величини втраченої вигоди залізничними адміністраціями
в розрахунку на один вагон (II варіант, нижня межа)

Джерело: розробка автора

Діюча плата, шв.фр.	Кількість днів нероб. $n_{\text{доб}}$	n_r , од.	$p_{\text{ст}}$, т	l_r , км	$d_{\text{ст}}$, грн	$\alpha_{\text{заг}}^p$	$n_{\text{ваг}}$, од.	Д, шв.фр.
5749,43	171	38,4	57	493,6	1,077	0,6129	3	6035,67
5218,13	157	35,3	57	493,6	1,077	0,6129	1	16645
3676,59	102	17,46	57	511,7	1,077	0,6250	3	3173,89
2427,03	78	13,35	57	511,7	1,077	0,6250	1	7264
4868	197	33,7	57	511,7	1,077	0,6250	2	4785,5
2571,21	83	14,21	57	511,7	1,077	0,6250	2	3877,5
4132,5	176	27,8	57	501,3	1,077	0,6129	1	8039,9
4059	156	24,68	57	501,3	1,077	0,6129	1	11902
377,49	29	4,58	57	501,3	1,077	0,6129	1	2211,5
562,5	30	5,1	57	499,3	1,077	0,6230	2	1253,25
414,3	92	14,55	57	501,3	1,077	0,6129	1	4283,7

Про факт пошкодження вагона до ступеня виключення з інвентарю залізнична адміністрація-користувач впродовж 10 діб надсилає залізничній адміністрації власниці вагона і ІВЦ ЖА телеграму з інформацією про номер

вагона, дату та причини тяжкого пошкодження і пропозиції щодо форми компенсації. ІВЦ ЖА впродовж 5 діб з дати отримання телеграми спрямовує повідомлення про пошкодження, підбирає з бази даних вагон належності адміністрації-користувача такого ж типу, того чи більш пізнього найближчого року побудови, що перебуває на території залізничної адміністрації-власниці пошкодженого вагона, тимчасово переводить його в базу даних адміністрації-власниці пошкодженого вагона та інформує про виконану заміну Дирекцію Ради та відповідні адміністрації.

Таблиця 3.13 – Величини втраченої вигоди залізничними адміністраціями
(за обома варіантами) Джерело: розробка автора

Діюча плата	Кількість днів нероб.	Неотри- маний дохід І в.	Неотриманий дохід II в.		Величина		Середня
			Верхня межа	Нижня межа	K_{max}	K_{min}	
5 749,43	171	8 265,60	10 723,21	6 035,67	1,30	0,73	1,01
5 218,13	157	7 598,30	29 535,87	16 645,00	3,89	2,19	3,04
3 676,59	102	4 340,60	6 522,58	3 173,89	1,50	0,73	1,12
2 427,03	78	3 311,50	14 963,57	7 264,00	4,52	2,19	3,36
4 868,00	197	4 363,00	18 896,30	4 785,50	4,33	1,10	2,71
2 571,21	83	3 537,38	7 961,39	3 877,50	2,25	1,10	1,67
4 132,50	176	3 767,00	33 763,95	8 039,90	8,96	2,13	5,55
4 059,00	156	5 432,90	29 927,14	11 902,00	5,51	2,19	3,85
377,49	29	1 010,00	5 455,67	2 211,50	5,40	2,19	3,80
562,50	30	1 128,93	2 868,40	1 253,25	2,54	1,11	1,83
414,30	92	1 994,60	17 307,67	4 283,70	8,68	2,15	5,41

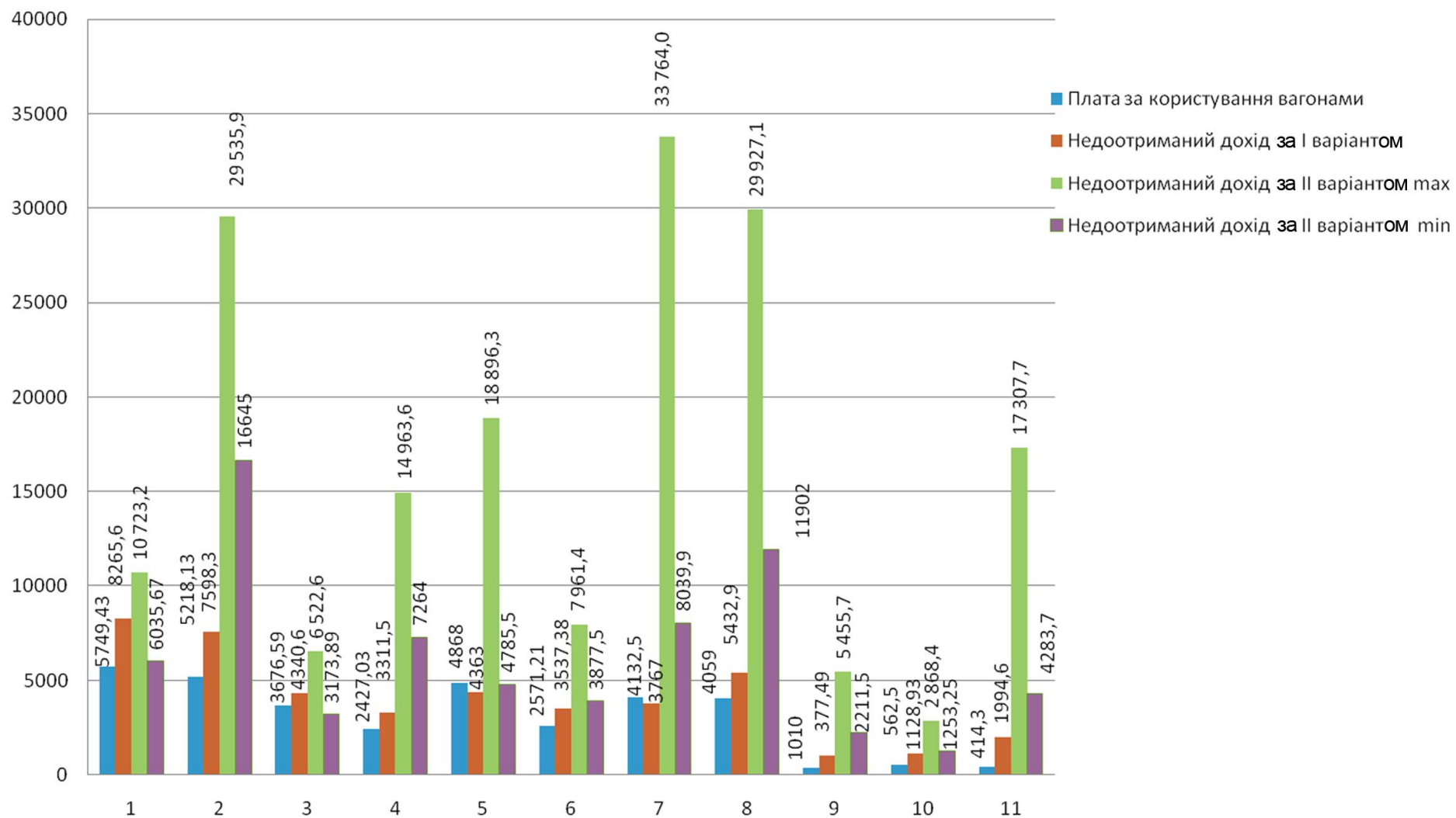


Рисунок 3.11 – Діаграма, що характеризує величину втраченої вигоди
Джерело: розробка автора

Внесення змін до нормативної документації [101, 104], яка регламентує економічні відносини залізничних адміністрацій держав-учасниць СНД і держав Балтії дозволить значно підвищити ефективність міжнародних вантажних перевезень.

Висновки до розділу 3

Вибір оптимальної стратегії діяльності будь-якої організації є найважливішим етапом стратегічного планування. Його кінцевим результатом є розроблені методи менеджменту, запропоновані конкретні управлінські рішення, а також за потреби певні показники діяльності організації. Так, з урахуванням поставленої мети й завдань наукових досліджень з обґрунтування сучасного механізму управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень, у тому числі й міжнародних, дослідження цього розділу можна узагальнити таким чином:

1. Запропоновано сучасний дієвий механізм управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень в умовах сучасного ринку за вертикально-інтегрованою моделлю управління, який відповідає Програмі реформування економіки України.

2. Відповідно до визначення механізму управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень структуровано систему заходів з управління вантажними перевезеннями як програмних, правових, організаційних та технічних, яка додатково враховує відповідні правові заходи загальнодержавного рівня та програмні внутрішньогалузеві заходи з інвестиційно-інноваційної діяльності.

3. Структуровано існуючий парк вантажних вагонів різних форм власності й належності за двома варіантами та обґрунтовано необхідність скоординованого управління вагонним парком.

4. Удосконалено організаційну структуру управління підприємствами з вантажних перевезень відповідно до етапності впровадження структурної

реформи та чинної нормативно-правової бази щодо функціонування цих підприємств, яка відрізняється від існуючої наявністю підприємств різних форм власності та організаційно-правової форми.

5. Запропоновано функції структурних підрозділів вантажного господарства з урахуванням умов сучасного ринку транспортних послуг.

6. Запропоновано внести зміни до Правил комплексних розрахунків за чотирма варіантами з метою приведення у відповідність з міжнародними й законодавчими нормами порядку вживання економічних санкцій у відносинах між залізницями.

7. Обґрунтовано величину базової відсоткової ставки для нарахування відсотків за весь час користування чужими грошовими коштами як таку, що має бути не нижче за середньозважену місячну ставку Libor за поданням міжбанківського кредиту для платежів є швейцарських франках або ставки рефінансування (облікової ставки) національних банків держав, залізниця яких є учасниками перевізного процесу.

8. Запропоновано два варіанти методики оцінки величини максимально не отриманого доходу (втраченої вигоди) і максимально не отриманого прибутку з подальшим порівнянням їх з фактично отриманою платою за користування іновагонами.

9. Розроблено пропозиції щодо удосконалення механізму взаєморозрахунків залізничних адміністрацій у разі втрати або пошкодження рухомого складу до ступеня виключення з інвентарю, що на відміну від існуючого надасть можливості своєчасного виконання обов'язків перед вантажовідправниками з надання вагонів під навантаження вантажів та унеможливить фінансові збитки залізничної адміністрації-власниці вагона.

ВИСНОВКИ

Підвищення ефективності роботи підприємств залізничної галузі та посилення конкурентоспроможності залізничної системи України в умовах сучасного ринку є загальнодержавною проблемою. Від вирішення відповідних завдань залежить підвищення рівня суспільного виробництва, інтеграція у європейську транспортну систему і європейський економічний простір. У дисертаційній роботі наведено теоретичне узагальнення й нове вирішення наукової задачі, що виявляється в удосконаленні механізму управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень за рахунок реформування організаційної структури управління та впровадження нових підходів у міжнародних фінансово-економічних взаєморозрахунках за виконані вантажні перевезення для підвищення ефективності функціонування залізничної галузі в умовах сучасного ринку. Дане дослідження дає можливість сформулювати такі принципові положення, висновки та пропозиції щодо основних напрямків, методів та інструментів механізму сучасного управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень:

1. За результатами аналізу наукових досліджень з управління вантажними перевезеннями встановлено, що в них відсутній теоретико-методологічний підхід до вибору раціональної моделі управління підприємствами вантажного господарства в умовах реформування галузі. Для раціональної побудови організаційної структури управління підприємствами вантажного господарства було досліджено досвід реформування залізниць у деяких країнах Європи і світу, виявлено переваги й недоліки цього процесу. Проаналізовано управлінські рішення щодо регулювання діяльності залізничного транспорту з вантажних перевезень та створення нових структур на ринку залізничних вантажних перевезень.

2. Для виконання досліджень щодо удосконалення механізму управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень запропоновано ситуаційний, або варіантний, підхід, який ґрунтується на

альтернативності досягнення однієї й тієї ж мети. Вибір раціонального варіанта механізму запропоновано здійснювати за методикою стратегічного планування та етапами раціонального рішення проблем.

3. Аналіз ринку транспортних послуг з урахуванням факторів зовнішнього середовища прямої та непрямої дії показав, що за показниками діяльності транспортного комплексу залізничний транспорт займає перше місце за зведеним вантажообігом і спостерігається тенденція до збільшення відсоткової частки цього показника: середній приріст кількості відправлених вантажів за 8 років (з 2002 по 2010 рік) склав 0,7 %.

4. Розроблено новий механізм управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень в умовах сучасного ринку за рахунок удосконалення організаційної структури управління вантажними перевезеннями та системи розрахунків за міжнародні вантажні перевезення.

5. Удосконалено організаційну структуру управління підприємствами з вантажних перевезень, яка суттєво відрізняється від існуючої тим, що побудована за продуктовим принципом і дозволяє організувати на теренах України окремі вантажні компанії та адаптувати їх до умов сучасного ринку.

6. Розроблено пропозиції щодо внесення змін до Правил комплексних розрахунків за чотирма варіантами з урахуванням найбільш значущих факторів та з метою приведення у відповідність з міжнародними й законодавчими нормами порядку вживання економічних санкцій у відносинах між залізничними адміністраціями держав СНД і Балтії.

7. Обґрунтовано величину базової відсоткової ставки для нарахування відсотків за весь час користування чужими коштами як таку, що має бути не нижче за середньозважену місячну ставку Libor за поданням міжбанківського кредиту для платежів у швейцарських франках або ставки рефінансування (облікової ставки) національних банків держав, залізниці яких є учасниками перевізного процесу.

8. Запропоновано два теоретико-методологічних підходи щодо удосконалення системи розрахунків між залізничними адміністраціями у разі

втрати або пошкодження рухомого складу до ступеня виключення з інвентарю, що дозволить своєчасно виконувати обов'язки перед вантажовідправниками з надання вагонів під навантаження вантажів та унеможливить отримання фінансових збитків залізничною адміністрацією-власницею вагона.

9. Для урахування фінансових втрат у відносинах залізничних адміністрацій держав СНД і Балтії у разі втрати або пошкодження рухомого складу до ступеня виключення з інвентарю запропоновано їх оцінку виконувати за допомогою показника «втраченої вигоди».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамов А. П. Маркетинг на транспорте : учебник для вузов / А. П. Абрамов, В. Г. Галабурда, Е. А. Иванова; под общ. ред. д-ра экон. наук, проф. В. Г. Галабурды. – М. : Желдориздат, 2001. – 329 с.
2. Администрация железных дорог Франции по инфраструктуре // Железные дороги мира. – 1999. – № 3. – С. 28-31
3. Атамкулов Е. Д. Железнодорожный транспорт Казахстана : Перевозочный процесс : монография : в 2 т. / Е. Д. Атамкулов, К. К. Жангаскин ; под общ. ред. Б. К. Алиярова. – Алматы : МТИА, 2004. – Т. 2. – 642 с.
4. Бараш Ю. С. Стратегічні альтернативи розвитку структурної реформи залізничного транспорту / Ю. С. Бараш // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури : зб. наук. пр. – 2005. – Вип. 11. – С. 11–17.
5. Бараш Ю. С. Вплив зовнішнього середовища на залізничний транспорт / Ю. С. Бараш // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 5. – С. 21-23.
6. Бараш Ю. С. Критерій вибору раціональної моделі управління залізничним транспортом / Ю. С. Бараш // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 6. – С. 19-21.
7. Бараш Ю. С. Монополії на транспорті і можливі шляхи їх реформування / Ю. С. Бараш // Залізничний трансп. України. – 2005. – № 2. – С. 76-78.
8. Бараш Ю. С. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом / Ю. С. Бараш // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2005. – Вип. 9. – С. 46-49.
9. Бараш Ю. С. Основні напрямки структурної реформи залізничного транспорту / Ю. С. Бараш // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 2. – С. 3-5.
10. Бараш Ю. С. Принципи побудови структури управління залізничним транспортом / Ю. С. Бараш // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 3. – С. 66-68.
11. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни : монографія

- / Ю. С. Бараш. – 2-ге вид., переробл. і допов. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – 264 с.
12. Босов А. А. Методика попередньої оцінки варіантів структурної реформи / А. А. Босов, Ю. С. Бараш, Н. А. Мухіна // Залізничний трансп. України. – 2006. – № 1. – С. 14–18.
 13. Василенко В. О. Антикризове управління підприємством : навчальний посібник / В. О. Василенко. – К. : ЦУЛ, 2003. – 504 с.
 14. Візок нового покоління для вантажних вагонів : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.07 / Воронович Н.В.; Дніпропетр. держ. техн. ун-т залізн. трансп. – Д., 2001. – 20 с.
 15. Внукова С. Н. Совершенствование финансовой ответственности в расчетах за международные грузовые перевозки / С. Н. Внукова, Н. В. Гненний, Т. В. Тесленко // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2010. – Вип. 31. – С. 223–226.
 16. Второй этап реформы железных дорог Германии // Intern.. Railway J. – 1999. – № 4. – Р. 11-23.
 17. Гаджинский А. М. Логистика : учебник / А. М. Гаджинский. – 11-е изд., перераб. и доп. – М. : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2005. – 432 с.
 18. Гірняк О. М. Менеджмент : підруч. для студентів вищих закладів освіти / О. М. Гірняк, П. П. Лазановський. – Л. : Магнолія плюс, 2004. – 352 с.
 19. Голубков В. В. Механизация погрузо-разгрузочных работ и грузовые устройства : учеб. для техникумов ж.-д. трансп. / В. В. Голубков, В. С. Киреев. – М. : Транспорт, 1981. – 350 с.
 20. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. № 436-ІУ.
 21. Гражданский кодекс Российской Федерации, принятый Государственной Думой 21 октября 1994 г.
 22. Державна програма реформування залізничного транспорту (проект) / Лист Укрзалізниці від 23.04.2007 р. № ЦЗ-1-Ф-11/260.
 23. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на

2010–2015 роки, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390.

24. Державний комітет статистики України [Електрон. ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>

25. Директива Ради Європейського співтовариства 91/440/ЄС від 29.07.91 р. «Про розвиток залізниць у Європейському співтоваристві із змінами, викладеними у Директиві ЄС 2001/12 від 26.02.2001 р.»

26. Директива Ради Європейського співтовариства 95/19 ЄС від 19.05.95 р. «Про розподіл виробничих потужностей інфраструктури і оплату за користування інфраструктурою залізниць».

27. Довідник залізничника : у 8 кн. Кн. 5. Економіка / Д. В. Зеркалов, І. В. Зайончковський та ін. / за ред. Д. В. Зеркалова. – К. : Основа, 2006. – 611 с.

28. Довідник залізничника : у 8 кн. Кн. 1. Перевезення вантажів / Д. В. Зеркалов, І. В. Зайончковський та ін. / за ред. Д. В. Зеркалова. – К. : Основа, 2004. – 552 с.

29. Договір о «Правилах пользования вагонами в международном сообщении» (ППВ) (с дополнениями и изменениями по состоянию на 01.01.2007 г.) : официальное изд. / Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

30. Доктор Ж.-П. Естіваль. Організаційні моделі залізниці: національні критерії побудови / Доктор Ж.-П. Естіваль // Залізничний трансп. України. – 2005. – № 1. – С.68-71.

31. Д. Р. Василева Новий підхід до управління залізничними підприємствами / Д. Р. Василева, Х. Чакиров. // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 6. – С. 31-35.

32. Економіка і залізничний транспорт України: Моніторинг макроекономічних і галузевих показників (1996–2001 рр.) / наук. кер. Ю. М. Цвєтов, М. В. Макаренко / КУЕТТ. – К., 2003. – 316 с.

33. Економічна енциклопедія / за ред. С. В. Мочерного. – К. : Видавничий центр «Академія», 2000. – Т. 1. – 863 с.

34. Економічна енциклопедія / за ред. С. В. Мочерного. – К. : Видавничий

центр «Академія», 2000. – Т. 2. – 846 с.

35. Економічна енциклопедія / за ред. С. В. Мочерного. – К. : Видавничий центр «Академія», 2002. – Т. 3. – 950 с.

36. Ефективність вантажних залізничних перевезень в Україні та її підвищення в умовах глобалізації : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.07.04 / І. Ю. Кушнір ; Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2004. – 18 с.

37. Євтушевський В. А. Основи корпоративного управління : навчальний посібник / В. А.Євтушевський. – К. : Знання – Прес, 2002. – 317 с.

38. Железные дороги Германии сегодня // Гудок. – № 212. – 1997. – 19 нояб.

39. Железные дороги Румынии в современных условиях // Железные дороги мира. - 2001. - №10 .- С. 10-15.

40. Закон України «Про господарські товариства» від 19 вересня 1991 р. № 1576-ХІІ.

41. Закон України «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках» № 3022 від 07.02.2002 р. 1172-16.

42. Закон України «Про обмеження монополізму та недопущення недобросовісної конкуренції у підприємницької діяльності».

43. Закон України «Про оподаткування прибутку підприємств» від 24 грудня 2002 р. № 349-ІУ.

44. Закон України «Про підприємства в Україні» від 27 березня 1991 р. № 887 ХІІ.

45. Закон України «Про управління об'єктами державної власності». Проект.

46. Закон України «Про захист економічної конкуренції» від 11 січня 2001 року № 2210-ІІІ.

47. Закон України «Про приєднання України до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)» від 05.06.2003 р.

48. Закон України «Про управління об'єктами державної власності» від 21 вересня 2006 року № 185-V.

49. Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги. Тарифне керівництво № 1, затверджене Наказом МТЗУ № 317 від 26.03.2009 р.

50. Инновационный менеджмент : учебное пособие / Р. А. Фатхутдинов. –

М. : Изд-во «Эксмо», 2004. – 544 с.

51. Кодекс МСЖД 311. Оригинальная редакция. Финансовые отношения между предприятиями железнодорожного транспорта – Основные положения и условия применения Памятка действует с 1 января 2007 года для всех членов Международного союза железных дорог. – 21-е изд. – январь 2007 года.

52. Комплексна програма реструктуризації державних підприємств, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 29 серпня 2001 р. № 401-р.

53. Коновалов Д. Будущее без бумаг / Д. Коновалов. // Магістраль. – 2011. – № 57(1640), 27 лип.–2 серп.

54. Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту України, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 року № 651-р.

55. Концепція політики Кабінету Міністрів України щодо управління об'єктами державної власності, схваленої розпорядженням КМУ від 05.10.01 р. № 467-р.

56. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року, затвердженої рішенням Колегії Мінтрансу від 23.10.01 р. : Наказ МТУ від 05.11.01 р. № 764.

57. Концепція та Програма реструктуризації на залізничному транспорті України. – К. : НАБЛА, 1998. – 145 с.

58. Копитко В. І. Проблеми адаптації структури економіки залізничного транспорту, виходячи із завдань економічної безпеки держави / В. І. Копитко // 36. наук. пр. Ін-ту регіональних досліджень НАН України. – Л., 2007. – Вип. 5(67). – С. 307–314.

59. Корнійчук М. П. Технологія галузі і технічні засоби залізничного транспорту : підручник : у 2 ч. / М. П. Корнійчук, Н. В. Липовець, Д. О. Шамрай. – К. : Вид-во «Дельта», 2007. – Ч. 2. – 424 с.

60. Кроки до майбутнього // Магістраль. – 2009. – № 85–86(1462–1463), 4–10 листоп.

61. Кузьмін О. Є. Основи менеджменту : підручник / О. Є. Кузьмін, О. Г. Мельник. – К. : Академвидав, 2003. – 416 с.
62. Логистика // Журн. практ. логистики. – 2007. – № 3.
63. Логистика // Журн. практ. логистики. – 2007. – № 4–5.
64. Манів З. О. Економіка підприємства : навчальний посібник / З. О. Манів, І. М. Луцький. – К. : Знання, 2004. – 580 с.
65. Международный опыт реформирования железнодорожного транспорта : материалы международной конф., г. Львов, 13–16 мая 2009 г.
66. Мескон М. Х., Альберт М., Хедоури Ф. Основы менеджмента : пер. с англ. / М. Х. Мескон, М. Альберт, Ф. Хедоури. – М.: Дело, 1992. – 702 с.
67. Методологічні основи реструктуризації підприємств залізничної галузі (економіко-організаційний аспект) : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.07.04 / Т. І. Єфіменко; Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2002. – 18 с.
68. Методы экономической оценки инвестиционных проектов на транспорте : учебно-методическое пособие / сост. Ю. Ф. Кулаев. – К. : Транспорт України, 2001.
69. Міністерство транспорту України Довідник основних показників роботи залізниць України. (1993–2003 роки) / Укрзалізниця. – К., 2004. – 41 с.
70. Модель инфраструктуры железных дорог Великобритании // Железные дороги мира. – 2002. – № 5. – С. 30-35.
71. Надежды «Дойче Бан» // Гудок. – 1999. – № 34, 24 февр.
72. НДР Дослідження перспективної моделі управління залізничним транспортом в ринкових умовах з визначенням оптимальної організаційно-правової форми суб'єкту господарювання /. Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна; номер державної реєстрації № 0103U007280. – 2004.
73. НДР Разработка предложений по экономической ответственности при нарушении железнодорожными администрациями правил эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств на основе действующей системы расчетов /

Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна; – 2010.

74. НДР Розробка принципів переходу на вертикальну форму управління галузевими господарствами залізниці / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна; номер державної реєстрації № 0110U006292. – 2010.

75. НДР Совершенствование Правил комплексных расчетов между железнодорожными администрациями государств-участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики (ПКР) / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна; номер державної реєстрації № 0118U010678. – 2008.

76. Начало приватизации железных дорог в Польше // Железные дороги мира – 2001. – № 10. – С. 9-10.

77. Наш інноваційний архів // Магістраль. – 2011. – № 11, 16–22 лют.

78. Некоторые итоги реструктуризации железных дорог Германии // Железные дороги мира. – 2002. – № 12. – С. 9-17.

79. Об итогах работы ОАО «Российские железные дороги» в 2003 г. и задачах на 2004 г. по обеспечению устойчивой работы железнодорожного транспорта в условиях реформирования // Ж.-д. трансп. – 2004. – № 2. – С. 2–12.

80. Оптимізація маси вантажних поїздів і колійного розвитку технічних станцій у транспортних коридорах : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.20 / Г. І. Музикіна; Дніпропетр. держ. техн. ун-т залізн. трансп. – Д., 2002. – 19 с.

81. Організаційна структура Державної адміністрації залізничного транспорту України (станом на 01 січня 2010 року).

82. Організаційна структура Придніпровської залізниці станом на 01.01.2010р.

83. Організаційно-економічний механізм управління вагонними парками операторських компаній залізничного транспорту України : автореф. дис. ... канд. техн. наук / М. Я. Чередніченко ; Дніпропетр. держ. техн. ун-т залізн. трансп. – Д., 2010. – 19 с.

84. Основи економічної теорії / за ред. В. А. Предборського. – К. : Кондор, 2002. – 621 с.
85. Оценка социально-экономических последствий структурной реформы // Ж.-д. трансп. – 2002. – № 12. – С. 30-32.
86. Пастернак–Таранушенко Г. Конкуренция. Курс лекций и практических занятий на русском и украинском языках / Г. Пастернак–Таранушенко, В. Рожок. – К. : ЦУЛ, 2002 – 322 с.
87. Перелік залізниць та підприємств, що входять до сфери управління Державної адміністрації залізничного транспорту.
88. Перепелюк А. В. Основы менеджмента на железнодорожном транспорте / А. В. Перепелюк, Г. Д. Эйтулис. – Д. : Січ, 1996. –175 с.
89. Перспективные структуры управления на европейских железных дорогах // Железные дороги мира. – 2002. – № 2. – С. 9-25
90. Петрович Й. М. Економіка підприємства : підручник/ Й. М. Петрович, А. Ф. Кіт, О. М. Семенів та ін.; за заг. ред. Й. М. Петровича. – Л. : «Новий Світ-2000», 2004. – 680 с.
91. Підвищення економічної ефективності залізничних пасажирських перевезень в сучасних умовах : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.07.04 / О. В. Громова; Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2002. – 17 с.
92. Підвищення ефективності роботи залізничних станцій на основі оптимізації поздовжнього профілю станційних колій : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.20 / Д. М. Козаченко; Дніпропетр. держ. техн. ун-т залізн. трансп. – Д., 2001. – 19 с.
93. Підвищення ефективності функціонування природних монополій в умовах ринку (за матеріалами залізничного транспорту) : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.07.04 / О. В. Нікуліна; Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2003. – 19 с.
94. Положення про Головне комерційне управління Державної адміністрації залізничного транспорту України / Матеріали Укрзалізниці. – К.: Укрзалізниця, 2010.

95. Положення про Головне управління вагонного господарства Державної адміністрації залізничного транспорту України / Матеріали Укрзалізниці. – К. : Укрзалізниця, 2010.
96. Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 262.
97. Положення про службу комерційної роботи та маркетингу як структурного підрозділу Державного підприємства Придніпровська залізниця 2010 року.
98. Постанова Кабінету Міністрів України № 770 від 21 вересня 1993 року. «Правила здійснення транспортно-експедиційної діяльності під час перевезення експортно-імпортних і транзитних вантажів».
99. Постановление Правительства Российской Федерации от 15.05.1998 г. № 448 «О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта».
100. Правила технічної експлуатації залізниць. Затверджено наказом МТУ від 20.12.1996 № 411.
101. Правила комплексных расчетов между железнодорожными администрациями государств-участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики (в редакции с изменениями и дополнениями от: 20.11.1996 г., 07.03.2001 г., 01.10.2003 г., 11.06.2004 г., 25.02.2005 г., 13.04.2006 г., 13.10.2006 г., 23.11.2007 г.). Утверждены на двенадцатом заседании Совета по железнодорожному транспорту 10 декабря 1994 г.
102. Правила пользования вагонами в международном сообщении (ППВ). Приложение № 1 к Договору о ППВ. Действуют с 1 ноября 1951 года (переиздано с изменениями и дополнениями на 1 июня 2004 года).
103. Правила эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств. Утверждены на совещании уполномоченных представителей железнодорожных

администраций 24 мая 1996 г. в соответствии с решением пятнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту от 5 апреля 1996 г.

104. Прибуток прийшов на дистанції // Магістраль. – 2011. – № 25 (1608), 6–12 квіт.

105. Приватизация железных дорог в Канаде // Railway Gazette Intern. – 2001. – № 7.

106. Про внесення змін та доповнень до Рекомендованих типових штатів структурних підрозділів залізниць, затверджених наказом від 16.10.2001 р. № 551-Ц : Наказ УЗ № 779-Ц від 14.12.10 р.

107. Про затвердження переліку підприємств, які мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави : Постанова Кабінету Міністрів України від 21 серпня 1997 р. № 911.

108. Про реорганізацію механізованих дистанцій навантажувально-розвантажувальних робіт : Наказ УЗ № 605-Ц від 11.08.10 р.

109. Проблеми та основні напрями реформування залізничного транспорту України / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветов та ін. – К. : КУЕТТ, 2007. – 222 с.

110. Прогноз показателей работы ж.-д. транспорта Украины на 2000–2015 гг. // Транспорт. – 1999. – № 39. – С. 33–34.

111. Програма економічних реформ України на 2010–2014 роки / Комітет з економічних реформ при Президентові України [Електрон. ресурс]. – Режим доступу : www.president.gov.ua

112. Програма реструктуризації залізничного транспорту Республіки Казахстан на 2001–2005 рр., затверджена постановою Уряду Республіки Казахстан від 04.06.2001 р. № 756.

113. Програма реформування (ринкової трансформації) залізничного транспорту, затверджена рішенням Колегії Мінтрансв'язку від 25.07.2008 р. № 25.

114. Програма розвитку рухомого складу Укрзалізниці / Держ. науково-дослід. центр залізн. трансп. України. – К., 2005.

115. Проект Державної науково-технічної програми «Розвиток рейкового рухомого складу залізниць України» / Держ. реєстр. номер 0101U002586. Шифр 12.01/НДЧ-47/01-897.01-ЦТех. – К., 2004.
116. Рекомендоване положення про механізовану дистанцію навантажувально-розвантажувальних робіт, центр з вантажної та комерційної роботи, європейське транспортно-експедиційне відділення, затверджене наказом УЗ № 787-Ц від 16.12.10 р.
117. Савицкая Г. В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия / Г. В. Савицкая. – 5-е изд. – Минск : ООО «Новое знание», 2001. – 688 с.
118. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського союзу / Т. Сирийчик, А. Фургальські, Ч. Клімкевич та ін.; за ред. Марчіна Свенчіцкі. – К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010 – 102 с.
119. Соглашение о порядке эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами, инвентарного парка, переданными в аренду (временное пользование) и курсирующими в международном сообщении (Приложение № 7 Правил эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств).
120. Статистичний щорічник України за 2002 рік / Держкомітет статистики України; за ред. О. Г. Осауленка. – К. : Консультант, 2003. – 663 с.
121. Статистичний щорічник України за 2010 рік. – К. : Консультант, 2010. – 661 с.
122. Статут залізниць України, затверджений КМУ від 06.04.1998 р. № 457.
123. Стеченко Д. М. Розміщення продуктивних сил і регіоналістика : навчальний посібник / Д. М. Стеченко. – К. : Віпар, 2002. – 275 с.
124. Структура Головного комерційного управління Державної адміністрації залізничного транспорту України / Матеріали Укрзалізниці. – К. : Укрзалізниця, 2010.
125. Структура Головного управління вагонного господарства Державної

адміністрації залізничного транспорту України / Матеріали Укрзалізниці. – К. : Укрзалізниця, 2010.

126. Структурна схема апарату управління Укрзалізниці станом на 01.01.2010 р.

127. Тесленко Т. В. Передумови структурної реформи вантажних перевезень на залізницях України / Т. В. Тесленко // Зб. наук. пр. Київського ун-ту економіки і технологій трансп. Сер. Економіка і управління. – К. : КУЕТТ, 2004. – Вип. 6. – С. 179–183.

128. Тесленко Т. В. Різновиди компаній-операторів з вантажних перевезень та їх характеристика / Т. В. Тесленко // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – Вип. 11. – С. 236–239.

129. Тесленко Т. В. Темпи реформування системи управління на залізницях окремих держав світу / Т. В. Тесленко // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2003. – Вип. 1. – С. 170–176.

130. Тесленко Т. В. Деякі аспекти розвитку залізниць Китаю / Т. В. Тесленко, Чжан Нін // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна, 2005. – Вип. 9. – С. 219–221.

131. Тоффлер Э. Третья волна : пер. с англ. / Э. Тоффлер. – М. : ООО «Изд-во АСТ», 2002. – 776 с.

132. Транспорт і зв'язок України : стат. зб. / Держкомітет статистики України; відп. за випуск І. Калачова. – К., 2003. – 219 с.

133. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: Проблеми та перспективи / І. Р. Юхновський, Г. Б. Лебеда, Г. І. Попова; за ред. І. Р. Юхновського. – К. : ФАДА, 2006. – 288 с.

134. Оцінка ефективності інвестиційних проектів на залізничному транспорті в умовах невизначеності і ризиків : автореф. дис. канд. екон. наук / О. М. Гненний ; ДНУЗТ. – Д., 2004. – 22 с.

135. Удосконалення технології перевезення вантажів на залізницях України в умовах ринку транспортних послуг : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.20 / Д. В. Ломотько; Харк. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2000. – 19 с.
136. Удосконалення технології прискореної доставки вантажів на залізницях України в умовах ринку транспортних послуг : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.20 / І. Ю. Левицький; Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. В. Лазаряна. – Д., 2004. – 20 с.
137. Удосконалення технології роботи залізничних вузлів на основі варіантного поїздоутворення : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.20 / О. А. Малахова; Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2004. – 20 с.
138. Удосконалення управління залізничним транспортом України : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.07.04 / Т. А. Мукмінова; Нац. авіац. ун-т. – К., 2002. – 21 с.
139. Указ Президента України «Про холдингові компанії, що створюються в процесі приватизації» від 11 травня 1994 р. № 224/94.
140. Указ Президента України від 07.11.2001 р. № 1049/2001 «Про невідкладні заходи щодо впорядкування діяльності державних (національних) акціонерних та холдингових компаній».
141. Указ Президента України від 11.06.98. № 615/98 «Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу».
142. Указ Президента України від 20.04.00 р. № 603/2000 «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 11 квітня 2000 року “Про стан залізничного транспорту України та заходи щодо його ефективного функціонування”».
143. Управление грузовой и коммерческой работой на железнодорожном транспорте : учебник для вузов / А. А. Смехов, В. В. Повороженко, А. Т. Дерибас и др.; под ред. А. А. Смехова. – М. : Транспорт, 1990. – 351с.
144. Управление конкурентоспособностью организации : учебное пособие / Р. А. Фатхутдинов. – М.: Изд-во «Эксмо», 2004. – 544 с.

145. Управління корпоративною трансформацією в системі залізничного транспорту України : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / А. В. Гречко; Нац. техн. ун-т України «Київський політехнічний інститут». – К., 2009. – 20 с.
145. Уроки премьера Витте // Российская Федерация сегодня. – 2002. – № 20.
146. Усиление регулирующих функций Федерального бюро железных дорог Германии // Железные дороги мира. – 2002. – №1. – С. 14-16.
147. Философия реформы железных дорог Китая // Железные дороги мира. – 2002. – № 3. – С. 9-11.
148. Шамрай Д. О. Управління залізничним транспортом. Кн. перша. Організаційно-правова основа. Укрінфраструктура / Д. О. Шамрай, Т. Г. Яновська, М. В. Дорошенко, Д. В. Зеркалов; за ред. Д. В. Зеркалова. – К. : Основа, 2004. – 290 с.
149. Швейцарські залізниці користуються перевагами інтеграції // Залізничний трансп. України. – 2002. – № 5. – С. 66.
150. Шляхи підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.07.04 / О. Ю. Чередниченко; Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2004. – 19 с.
151. Экономика железнодорожного транспорта : учеб. для вузов ж.-д. трансп. / И. В. Белов, Н. П. Терешина, В. Г. Галабурда и др.; под ред. Н. П. Терешиной, Б. М. Лapidуса, М. Ф. Трихункова. – М. : УМК МПС России, 2004. – 600 с.
152. Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС).
153. Структура апарату управління Дирекції залізничних перевезень станом на 01.01.2010.
154. Morazé, Charles. The Triumph of the Middle Classes: A Study of European Values in the Nineteenth Century. – L. : Weidenfeld and Nicolson, 1966.
155. Peter Lorange. Corporate Planning: An Executive Viewpoint. – Englewood Cliffs. – N. J. : Prentice-Hall, 1980. – P. 2.

Додаток А

Узгодження компенсації за вагони, пошкоджені до степеня виключення з інвентарю

Пошкоджений на адміністрації	Приналежність адміністрації	Дата пошкодження вагону	Кількість ваг.	Род вагону	№ повідомлення про пошкодження	Дата направлення	Дата повідомлення про узгодження	Документ	Дата направлення рахунку	Вид компенсації	Дата включення до в/р/розрах	Дата зміни власника	Суми кінцевої вартості	Плата за користування вагонами	Обіг по вказаному роду вагона та по року зміни власника
РЖД	УЗ	19.12.2004	3	пв	000564	20.05.2005	03.06.2005	протокол		в/обмін	28.02.2006	07.06.2005	81446,4/80460	17248,29	4,45
УЗ	РЖД	25.06.2005	1	пв	000467	27.07.2005	03.10.2005	рахунок	14.10.2005	кошти	31.10.2005	28.11.2005	32256	5218,13	4,45
УЗ	РЖД	17.01.2007	3	пв	00094	06.02.2007	14.03.2007	рахунок	19.03.2007	кошти	31.03.2007	02.05.2007	62541	11029,77	5,25
УЗ	РЖД	06.03.2007	1	пв	14/553	21.03.2007	06.04.2007	рахунок	12.04.2007	кошти	30.04.2007	24.05.2007	12432	2427,03	5,25
РЖД	УЗ	19.07.2007	2	кр	000889	31.10.2007		протокол		в/обмін	31.01.2008	12.12.2007	28500/28500	9736,06	10,11
РЖД	УЗ	25.05.2007	1	кр	000348	14.11.2007	не согл.								
РЖД	УЗ	21.07.2008	15	пв			не согл.	протокол	26.09.2008	в/обмін					
УЗ	КЗХ	29.06.2007	2	пв	000224	15.08.2007	14.09.2007	телегр.		в/обмін	30.11.2007	19.09.2007	33040/33040	5142,42	5,25
кзх	УЗ	02.01.2006	1	кр	00025	06.01.2006	17.01.2006	протокол		в/обмін	30.06.2006	27.06.2006	13800/13920	4132,50	10,32
кзх	УЗ	02.01.2006	1	пр	00025	06.01.2006	15.02.2006	рахунок		кошти	30.04.2006	07.06.2006	29400	4059,00	6,18
УЗ	ЧФМ	05.10.2006	1	зрн	000753	15.10.2006	27.10.2006	протокол		в/обмін	30.11.2006	30.11.2006	12712/12712	377,49	6,18
ЧФМ	УЗ	19.07.2008	2	пв	Н/497	22.07.2008	15.08.2008	протокол		в/обмін	31.08.2008	18.08.2008	51408/49418,6	1125,00	5,72
АЗ	УЗ	29.11.2006	1	кр	127	05.12.2006		протокол		в/обмін	28.02.2007	29.12.2006	16488/16560	414,30	10,32
ЛГ	УЗ	07.06.2007	2	пв	910	14.06.2007	20.06.2007	протокол	не узгод.						

P. S.

Плата за користування розрахована від дати пошкодження до моменту зміни власника

Рік	Обіг вагона по УЗ, запальний, доба:	Вантажний рейс вагона, км
2005	4,34	493,6
2006	6,32	501,3
2007	5,84	511,7
6 міс.2008	5,84	499,3

Додаток Б

Аналіз норм, що діють по відшкодуванню за пошкоджені вагони (ППВ і
Правила експлуатації)

	Текст ППВ	§§ППВ;	Текст Правил експлуатації	Пункти П. експл
1	2	3	4	5
Загублені вагони (УВ)	1 .Вагони, що підлягають списанню з інвентаря через важке пошкодження; 2.Вагоны, не здані на залізницю-власницю протягом шести місяців з інших причин.	§ 19.1	аналогічно	п.2. 16.1 п.2. 16.2
Порядок повідомлення	Залізниця, на якій був загублений вагон, сповіщає про це залізницю-власницю телеграмою з вказівкою в ній номера вагону і причини втрати вагону.	§ 19.2	1.Ж.д. адмін.-користув. сповіщає ж.д. адм.-власн. і ІВЦ ЖА не пізніше, ніж через 30 діб телеграмою з вказівкою в ній номера вагону, причини важкого пошкодження і форми компенсації. 2.ІВЦ ЖА щомісячно направляє ж.д. адм-ям списки вагонів, не здані на залізницю-власницю протягом шести місяців.	п.2. 16.1 п.2. 17
Порядок відшкодування за УВ	1.Залізниця-користувач зобов'язана відшкодувати залізниці-власниці вартість нового вагону. 2.За домовленістю зацікавлених сторін відшкодування може бути зроблено натурою. 3. Якщо з відома залізниці-власниці залізниця-користувач направить важкопошкоджений вагон на залізницю-власницю, яка спише його з інвентарю, то залізниця-користувач відшкодовує залізниці-власниці суму у розмірі 85% вартості нового вагону, прил. 16-би.	Прил.166 § 19.3.1 §19.3.1 § 19.3.1; 19.3.1.1	1.За домовленістю зацікавлених сторін відшкодування може бути зроблене натуральною заміною. 2.Ж.д.адм.—корист. відшкодовує ж.д.адм -власниці вартість УВ, розраховану виходячи з цін на вантажні вагони по ППВ, додаток № 16-би.	п.2.17; 4.15 п.2.17; 4.15
Терміни	Терміни узгодження форми компенсації	ППВ не передбач.	1.Протягом 30 діб з дати направлення телеграми приймає рішення за формою компенсації 2.До 30 числа місяця, наступного за місяцем представлення ІВЦ ЖА інформації про УВ.	п.2.16.1 п.3 при до п.2. 16 2.19; 4.1

Продовження додатку Б

1	2	3	4	5
Якщо УВ знайдений	Якщо УВ знайдений і повернений залізничі-власниці протягом року з моменту втрати, то залізничі-власниці повертає отриману суму за загублений вагон за вирахуванням 6% річних.	§ 19.6	Якщо УВ знайдений і раніше був виключений з АБД ПВ унаслідок втрати, то реєструється в АБД ПВ з приналежністю ж.д. адміністрації, що відшкодувала втрату цього вагону.	п. 11 прил. до п.2.16-2.19;4.1
Порядок розрахунк. за УВ	У тому випадку, коли вагон не повернувся на залізничі-власниці протягом шести місяців з дня переходу його з залізничі-власниці на іншу залізничі, залізничі-власниці пред'являє рахунок на суму вартості цього вагону тій залізничі, на якій вагон був загублений.	§ 19.4	1. При компенсації натуральною заміною ІВЦ ЖА в 5-денний термін корегує АБД ПВ. 2. Ж.д.адм – власниці направляє ж.д.адм. – корист. рахунок для оплати загублених вагонів.	п. 4.15; п.5;6 прил до п.2.16-2.19;4.1
Терміни направл. рахунку	Підставою для складання рахунку є закінчення терміну користування, встановленого для повернення або лист із сповіщенням про втрату.	ППВ не передбач. (Правила про розрахун. п. 2.10)	Протягом десяти діб на підставі даних ІВЦ ЖА.	п.6 прил до п.2.16-2.19;4.1
Терміни оплати рахунку	Сторона, що отримала рахунок, повинна розглянути його протягом двох місяців з дня отримання.	ППВ не передбач.; (Правила про розрахун. п. 2.10)	Рахунок підлягає оплаті не пізніше, ніж через місяць після його отримання.	п.4.15
Не повернений рахунок	Рахунок, не повернений в тримісячний термін з дня відправлення, вважається прийнятим до оплати в повних сумах	ППВ не передбач.; (Правила про розрахун., п. 2.10)	Протягом трьох місяців з дати, вказаної в супровідному листі до рахунків на відшкодування, суми по виставлених рахунках включаються в розрахунки.	п.7 прил до п.2.16-2.19;4.1 5
Нарахування плати за користування	Нарахування припиняється: 1.3 дня висилки сповіщення залізничі-власниці про втрату вагону. 2.Після закінчення шестимісячного терміну, після якого неповернені вагони вважаються загубленими.	§ 19.5	Нарахування припиняється: 1.3 моменту оплати його вартості. 2.Або відшкодування іншим вагоном	п.4. 1 4.

Додаток В
Аналіз порівняльних даних порядку нарахування пені, яка діє за прострочення платежу

	Правила про розрахунки ОСЖД	Правила комплексних розрахунків ЦСЖТ	Пам'ятка МСЖД 311	Операційний регламент ВСС
Періодичність складання контокорентних рахунків	На 30(31) -е число кожного місяця	На 30 (31) -е число кожного місяця	На 30(31) -е число кожного місяця	На 15-е та на 30 (31) -е число кожного місяця
Терміни оплати контокоррентного рахунки	До 30-го числа місяця, наступного за звітним	До 30-го числа місяця наступного за звітним	До 30-го числа місяця, наступного за звітним	До 26-го числа звітного місяця і до 11-го числа наступного місяця.
Розмір відсотків за прострочення платежу	4 %	6 %	Ставка EURIBOR + 5 пунктів, змінюється на кінець кожного розрахункового періоду	За перших 15 днів - Ставка EONIA + 5,00 пунктів, що діє на крайній термін платежу; з 16-го дня прострочення - Ставка EONIA + 10,00 пунктів
Особливості відсотків	Фіксовані, прості не складні	Фіксовані, прості не складні	Плаваючі, складні	Плаваючі, складні
Нарахування відсотків здійснюється:	На суму заборгованості, за винятком нарахованих процентів	На суму оплати або на сумму багатобічного погашення заборгованості	На всю суму заборгованості, у тому числі суму відсотків	На всю суму заборгованості, у тому числі суму відсотків і штрафу
Штраф за недотримання зобов'язань	-	-	-	Диференційований розмір в залежності від термінів заборгованості
Ким нараховуються %% за прострочення платежу	Кредитором	Кредитором	Кредитором	ВСС
Порядок включення у взаєморозрахунки	Акцептний	Акцептний	Без акцепту	Без акцепту
Можливість пред'явлення нарахованої суми %%	В кінці кожного звітного періоду незалежно від надходження оплати	В кінці місяця, в якому получена оплата	В кінці кожного звітного періоду незалежно від надходження оплати	В кінці кожного звітного періоду незалежно від надходження оплати
Термін здобуття кредитором сумми нарахованих процентів	Не раніше чим через 3 місяця після пред'явлення	Не раніше оплати + 3 місяця після пред'явлення	У наступному місяці після пред'явлення	У звітному періоді
≈ % від суми заборгованості за розглянутим прикладом	0,4%	0,58%	0,95%	1,92% + штраф