

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Дніпровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

Кафедра _____ «Економіка та менеджмент»

«ДО ЗАХИСТУ»

Завідувач кафедри

_____ О.М. Гненний

«___» _____ 2020 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
на здобуття ОС «магістр»

Галузь знань _____ **07** Управління та адміністрування

Спеціальність _____ **8.03060101 «Менеджмент організацій і адміністрування»**

Тема дипломної роботи Удосконалення системи формування
нетарифних надходжень залізниці

Theme: Improving the system of formation of non-tariff revenues of
the railway

Керівник дипломної роботи	доцент	_____	Т. В. Тесленко
Студент групи	8ТМ	_____	О. А. Волошко
Student	8ТМ	_____	Voloshko Olga

Дніпро 2020

ЗАТВЕРДЖУЮ:
зав. кафедри

« _____ » _____ 2020 р.

ЗАВДАННЯ
до дипломної роботи студента

Волошко Олександр Анатолійович
(прізвище, ім'я, по батькові)

Тема роботи: Удосконалення системи формування
нетарифних надходжень залізниці
Theme: Improving the system of formation
of non-tariff revenues of the railway

Затверджена наказом по університету № 1013 ст. від 28.12.2019 р.

2. Термін подання студентом закінченої роботи 15.12.2020 р.

3. Вихідні дані до роботи Статистична та нормативно-правова інформація виробничо-
господарчої діяльності регіональної філії «Придніпровська залізниця»
АТ «Українська залізниця» по Дніпровській дирекції залізничних перевезень

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань до розробки) _____

1. Теоретичні засади системи формування нетарифних надходжень залізниці _____

2. Аналіз системи формування нетарифних надходжень регіональної філії
«Придніпровська залізниця» по Дніпровській дирекції залізничних перевезень
за 2017-2019 роки _____

3. Шляхи підвищення нетарифних надходжень залізниці на основі застосування
маркетингових принципів управління _____

5. Перелік креслень (з переліком обов'язкових креслень) _____

6. Консультанти (з назвами розділів)

Розділ	Консультант	Підпис, дата	
		Завдання видав	Завдання прийняв

7. Дата видачі завдання: « 20 » 05 2020 р.

Керівник дипломного проекту _____
(підпис)

Завдання прийняв до виконання _____
(підпис)

Т.В. Тесленко
(ПІБ)

О. А. Волошко
(ПІБ)

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва розділу дипломної роботи	Термін виконання розділу роботи	Примітки
1	Теоретичні засади системи формування нетарифних надходжень залізниці	20.10.2020	
2	Аналіз системи формування нетарифних надходжень регіональної філії «Придніпровська залізниця» по Дніпровської дирекції залізничних перевезень за 2017-2019 роки	27.11 2020	
3	Шляхи підвищення нетарифних надходжень залізниці на основі застосування маркетингових принципів управління	15.12.2020	

Студент-дипломник _____

Керівник роботи _____

Анотація

Рукопис 106 стор., 17 рис., 21 табл., 35 джерел.

Виконано аналіз літературних джерел, наукової літератури та нормативно-правової документації з питань системи формування нетарифних надходжень на залізничному транспорті, наведено теоретико-методологічні засади системи формування нетарифних надходжень залізниць та їх значення в умовах спаду обсягів вантажних перевезень

На прикладі Дніпровській дирекції залізничних перевезень регіональної філії «Придніпровська залізниця» акціонерного товариства «Українська залізниця» на підставі звітних даних виконано аналіз нетарифних надходжень по Дніпровській дирекції залізничних перевезень за 2017-2019р.р. Аналіз виконано по групах та переважно по вантажних станціях Дирекції, встановлено причини відхилення звітних показників роботи від планових – завантаження-вивантаження вагонів, кількість вантажних операцій та, відповідно, доходна ставка однієї вантажної операції. Виконані дослідження проілюстровано графічно секторними діаграмами.

Розроблено теоретико-методологічні засади та практичні рекомендації щодо обґрунтування пропозицій з підвищення ефективності функціонування системи отримання нетарифних надходжень, ініційована розробка калькуляції послуги з надання одержувачам інформації електронною поштою про вантажі, які прибули в їх адресу на станції призначення клієнтам електронною поштою. Запропоновані заходи, впровадження яких сприятиме додатковому залученню клієнтів до перевезень.

Ключові слова: вантажна станція, додаткові послуги, калькуляція, клієнт, навантаження-розвантаження, нетарифні надходження, штрафи,

Abstract

The manuscript is 106 pp., 17 fig., 21 tab., 35 sources.

The analysis of literature sources, scientific literature and normative-legal documentation on the system of formation of non-tariff revenues on railway transport is performed, the theoretical and methodological bases of the system of formation of non-tariff revenues of railways and their significance in the conditions of declining freight traffic are given.

On the example of the Dnieper Directorate of Railway Transportation of the regional branch, "Prydniprovskia Zaliznytsia" of the joint-stock company "Ukrainian Railway" based on reporting data performed an analysis of non-tariff revenues of the Dnieper Directorate of Railway Transportation for 2017-2019. The analysis was performed by groups and mainly by freight stations of the Directorate, the reasons for the deviation of the reported performance indicators from the planned ones – loading and unloading of cars, the number of freight operations and, accordingly, the income rate of one freight operation. The performed researches are illustrated graphically by pie charts.

Theoretical and methodological bases and practical recommendations on substantiation of offers on increase of efficiency of functioning of system of reception of non-tariff receipts are developed, development of calculation of service on granting to recipients of information by e-mail about cargoes which arrived at their address at destination station by e-mail is initiated. Measures are proposed, the implementation of which will contribute to the additional involvement of customers in transportation.

Keywords: freight station, additional services, calculation, client, loading and unloading, non-tariff receipts, fines,

СПИСОК СКОРОЧЕНЬ

КМУ – Кабінет Міністрів України;

АТ «Укрзалізниця» – Акціонерне товариство «Українська залізниця»;

АСКОЕ – автоматизована система комерційного обліку електроенергії;

ПДД – підсобно-допоміжна діяльність;

ЦМ – Департамент комерційної роботи та маркетингу;

ЕПД – електронний перевізний документ;

СМГС – Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення;

КОТІФ – Конвенція про міжнародні залізничні перевезення

Статут залізниць України – Статут залізниць України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 № 457;

Правила перевезення вантажів – Правила перевезення вантажів, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 № 644 зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 24.11.2000 за № 861/5082;

Правила планування перевезень вантажів – Правила планування перевезень вантажів (статті 17 – 21 Статуту), затверджені наказом Міністерства транспорту України від 09.12.2002 № 873 зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 29.12.2002 за № 1030/7318;

ЗМІСТ

ВСТУП.....	8
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ СИСТЕМИ ФОРМУВАННЯ НЕТАРИФНИХ НАДХОДЖЕНЬ ЗАЛІЗНИЦІ.....	11
1.1. Аналіз літературних джерел щодо системи формування нетарифних надходжень на транспорті.....	11
1.2. Теоретико-методичні засади системи формування нетарифних надходжень залізниць.....	15
1.3. Характеристика видів та способів аналізу діяльності підприємств залізничного транспорту з вантажних перевезень за надання додаткових послуг.....	23
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СИСТЕМИ ФОРМУВАННЯ НЕТАРИФНИХ НАДХОДЖЕНЬ РЕГІОНАЛЬНОЇ ФІЛІЇ «ПРИДНІПРОВСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ» ПО ДНІПРОВСЬКОЇ ДИРЕКЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ за 2017-2019р.р.	31
2.1. Техніко-економічна характеристика господарства комерційної роботи та маркетингу регіональної філії «Придніпровська залізниця» по Дніпровській дирекції залізничних перевезень за 2017-2019р.р.	31
2.2. Аналіз нетарифних надходжень Дніпровської дирекції залізничних перевезень у 2019 році за рахунок надання додаткових послуг у сфері вантажних перевезень.....	44
2.3. Аналіз маркетингової діяльності комерційного відділу Дніпровської дирекції залізничних перевезень регіональної філії «Придніпровська залізниця» у 2019 році.	68
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ НЕТАРИФНИХ НАДХОДЖЕНЬ ЗАЛІЗНИЦІ НА ОСНОВІ ЗАСТОСУВАННЯ МАРКЕТИНГОВИХ ПРИНЦИПІВ УПРАВЛІННЯ.....	80
3.1. Розвиток системи надання додаткових послуг	80
3.2. Шляхи підвищення ефективності діяльності комерційного господарства залізниці	87
3.3. Використання логістики та нових технологій на залізничному транспорті	91
ВИСНОВКИ.....	96
БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК	97
ДОДАТОК А.....	101
ДОДАТОК Б	105
ДОДАТОК В	106

					ДНУЗТ 273 Залізничний транспорт		
Змн.	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата			
Розробив		Волошко О. А.			Удосконалення системи формування нетарифних надходжень залізниці	Літ.	Арк.
Перевірив		Тесленко Т.В.					7
Затвердив		Гненний О. М.				ДНУЗТ, гр. 8ТМ	
						Аркушів	106

ВСТУП

Актуальність теми Специфіка сучасного життя вимагає від суб'єктів економічних взаємовідносин урахування проблеми управління доходами та підвищення ефективності діяльності залізничних підприємств, глибокого аналізу процесів, що мають місце на транспортному ринку з метою забезпечення ефективного використання готівкових ресурсів і якісного задоволення споживчих вимог. Сьогодні в умовах спаду об'ємів вантажних перевезень залізничним транспортом України необхідно розвивати сферу додаткових комплексних послуг, які дозволять отримувати залізницям прибуток і не будуть підпадати під поточну тарифікацію основних послуг залізничного транспорту. Так звані нетарифні надходження включають збори за вільними тарифами, доходи за додаткові збори, доходи, що надходять від експортно-імпортних операцій, штрафи. Це передбачає розширення зони вільних тарифів для конкурентного сектора, що розвивається, обґрунтування нових договірних тарифів на додаткові послуги користувачів залізничного транспорту; використання ринкових методів тарифоутворення міжнародних перевезень вантажів, у т.ч. по транспортних коридорах, стимулювання клієнтів з питань дотримання норм простоїв навантаження-розвантаження й ін.

Договірні тарифи можуть встановлюватися в різних формах: у вигляді провізних плат в залежності від відстані, надбавок (коефіцієнтів) до преїскурантного тарифом, ставок зборів, плат тощо В тих випадках, коли додаткові роботи і послуги носять одноразовий, нерегулярний характер або витрати щодо їх здійснення значно різняться в залежності від конкретних умов, величина договірного тарифу може встановлюватися окремо для кожного конкретного випадку (без розробки уніфікованих преїскурантів).

Для дослідження розвитку системи формування нетарифних надходжень з метою збільшення обсягів останніх обрано структурний підрозділ «Дніпровська дирекція залізничних перевезень» регіональної філії «Придніпровська залізниця» АТ «Українська залізниця». Обране підприємство

спеціалізується на наданні транспортних та супутніх послуг і на сьогоднішній день є одним з підрозділів залізничної галузі регіональної філії «Придніпровська залізниця». Подальший розвиток підприємства вимагає активізації наукових зусиль, тому обрана тема є актуальною і своєчасною.

Мета і завдання досліджень. Метою дипломної роботи є теоретико-практичне дослідження проблеми управління системою формування нетарифних надходжень на підприємстві, аналіз факторів, що впливають на їх динаміку. Завершальним етапом роботи є розробка рекомендацій щодо розвитку шляхів підвищення ефективності діяльності комерційного господарства залізниці, системи маркетингу в регіональній філії «Придніпровська залізниця» з метою отримання додаткових нетарифних надходжень.

Об'єктом дослідження є теоретичні, методичні та практичні аспекти системи формування нетарифних надходжень господарством комерційної роботи та маркетингу регіональної філії «Придніпровська залізниця».

Предметом дослідження є процеси удосконалення маркетингової діяльності з вантажних перевезень Дніпровської дирекції залізничних перевезень регіональній філії «Придніпровська залізниця» АТ «УЗ» в сучасних умовах господарювання щодо отримання нетарифних надходжень.

В роботі використані літературні джерела вітчизняних та зарубіжних фахівців з даного наукового напрямку, довідкова інформація та періодичні видання, Інформаційною базою для проведення розрахунків є статистична і маркетингова звітність АТ «Українська залізниця» в цілому та регіональної філії «Придніпровська залізниця», зокрема, а також відповідні первинні дані, отримані у планово-економічному, маркетинговому, фінансовому відділах служби комерційної роботи та маркетингу філії.

Методи дослідження. Теоретичною і методологічною основою дипломної роботи є базові принципи, наукові положення та сучасні здобутки теорії отримання фінансового результату підприємством. Для вирішення поставлених у дослідженні застосовувалися:

- метод логічного узагальнення – дослідження системи формування нетарифних надходжень;
- методи класифікації – для вивчення та узагальнення структури нетарифних надходжень;
- методи системного, економічного та статистичного аналізу для оцінки ефективності маркетингу та отримання нетарифних надходжень підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень Придніпровської залізниці;
- графічний метод для побудови демонстраційних матеріалів.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в подальшому розвитку комерційної організації вантажних перевезень, їх інтеграції в європейську транспортну систему, розвитку конкурентоспроможності, що, в подальшому сприятиме економічному розвитку та інвестиційної привабливості українських залізниць – як зазначає Національна Транспортна стратегія України на період до 2030 року [1].

Виконані дослідження пройшли апробацію на Всеукраїнській науково-практичній on-line конференції аспірантів, молодих учених та студентів, присвяченій Дню науки у м. Житомир [2].

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ СИСТЕМИ ФОРМУВАННЯ НЕТАРИФНИХ НАДХОДЖЕНЬ ЗАЛІЗНИЦІ

1.1. Аналіз літературних джерел щодо системи формування нетарифних надходжень на транспорті.

В останні роки перед залізничною галуззю постала низка серйозних проблем, серед яких особливо слід виділити проблему управління доходами та підвищення ефективності діяльності залізничних підприємств. В системі показників, що використовуються для оцінки економічної ефективності їх роботи, саме дохід займає одне з важливих місць. Фінансові ресурси залізничної галузі, необхідні для відтворення інфраструктури, оновлення рухомого складу, в значній частині формуються за рахунок доходів від вантажних перевезень. Таким чином, проблема розробки методики аналізу доходів від вантажних перевезень як складової системи управління ними є надзвичайно важливою у теперішній час. Дослідження факторів впливу на доходи та пошук резервів підвищення ефективності діяльності залізничних підприємств сприятимуть оздоровленню галузі та скорішому виходу з кризи [3].

Питанням формування і використання доходів залізничного транспорту, розвитку вантажних перевезень, ціноутворення та підвищення ефективності залізничного транспорту присвячені праці провідних вітчизняних та зарубіжних учених, серед яких Ю. С. Бараш, В. П. Гудкова, Г. Д. Ейтутіс, Н. П. Терьошина, А. П. Абрамов, М. Г. Вінніченко, А. А. Вовк, Б. О. Волков, В. Г. Галабурда, В. Ф. Данилін, О. П. Красов, Н. Г. Смєхова, Н. П. Терешина та багато інших. Удосконалення процесів формування та розподілу доходів на залізничному транспорті знаходяться в центрі уваги таких вчених, як М. Г. Белінська, Н. М. Колесникова, М. В. Макаренко, Є. М. Сич [4-11].

Доходи від перевезень – це грошові кошти, які належать залізниці за виконані у її межах перевезення і пов'язані з ними послуги. Головним чином вони створюються за рахунок тарифної плати за перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти та інших послуг, які надаються клієнтам [3]. Аналіз доходів дирекції залізничних перевезень від вантажних перевезень доцільно розпочинати з дослідження обсягів роботи по станціях. Фінансування залізничних станцій за виконаний обсяг роботи по перевезеннях здійснюється за рахунок доходів від перевезень. У розпорядження станції від залізниці та дирекції залізничних перевезень надходять кошти за виконану експлуатаційну роботу, а також доходи станції за надані послуги населенню, підприємствам і організаціям та інші надходження, передбачені фінансовими планами.

В ринковій економіці у забезпеченні конкурентоспроможності важливу роль відіграють цінові конкурентні переваги, які формує суб'єкт господарювання на відповідному ринку з метою задоволення економічних потреб на основі отримання в довготерміновому періоді стабільних фінансових результатів. В умовах жорсткого державного регулювання ціноутворення на вантажні перевезення залізничним транспортом у межах України, формування цінових конкурентних переваг залізниць на ринку вантажних перевезень, де у встановленні плати за надавані послуги конкуренти мають більше свободи, є актуальним та необхідним, оскільки від цього залежить життєздатність залізниць та можливість проведення в залізничній галузі ефективних ринкових перетворень [13].

Конкурентні цінові переваги залізниць реалізуються при визначенні плати за перевезення та надавані додаткові послуги, що обумовлює необхідність проведення відповідних досліджень і формування на їхній основі ринковоорієнтованої системи вантажних тарифів [13].

Розв'язанню проблем ціноутворення на залізничному транспорті в частині вантажних перевезень, завжди приділялося багато уваги вчених - економістів, серед яких М.В. Макаренко, В.І. Пасічник, Н.М. Колесникова, В.М. Запара, Є.М. Сич, А.В. Крейнін, Л.А. Мазо, А.П. Абрамов, В.Г. Галабурда, Л.С. Рогачова, А.В. Шмельов, А.А. Павлов, І.П. Ільїн, Н.В. Чебанова, В.В. Чорний. Зазначені вчені в ході досліджень запропонували різні методичні підходи до побудови тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, а також до формування тарифних схем, якими користуються залізниці та клієнтура при визначенні плати за вантажні перевезення. Проте дослідження були спрямовані на максимізацію доходів залізниць та в повному обсязі не враховували посилення конкуренції на ринку вантажних перевезень, реакції конкурентів на структуру та рівень тарифів, переваг вантажовласників тощо.

В умовах активізації конкуренції, послаблення бар'єрів щодо входу на ринок нових суб'єктів господарювання, збільшення можливостей у вантажовласника обирати перевізника система тарифів, за якими здійснюються вантажні перевезення залізничним транспортом країни, має бути прозорою та зрозумілою для всіх учасників ринку. Це обумовлює формування тарифних схем, які містять базові ставки, на основі диференціації по видах відправок, типах вагонів, їх завантаженню і належності, відстані перевезення, швидкості перевезень та інших умов, що справляють суттєвий вплив на собівартість перевезень. Такий підхід забезпечить наближення вантажних тарифів до суспільно необхідних витрат, які є оптимальними з точки зору використання позитивних тенденцій в дії об'єктивних економічних законів [12].

У тарифних схемах у залежності від видів відправок базові ставки мають встановлюватися на перевезення вантажів вагонними, контейнерними та контрейлерними відправками.

Необхідно відзначити, що з урахуванням потреб клієнтури, економічних інтересів залізниць та реакції конкурентів кількість тарифних схем для визначення плати за вантажне перевезення залізничним транспортом та їхня структура обумовлюються:

- характерними особливостями перевезення вантажів (масовий, швидкопсувний, наливний, небезпечний, великоваговий, негабаритний, спеціальний, військовий, з окремим локомотивом, на зчепі тощо);
- видом відправок (вагонна, збірна вагонна, контрейлерна, контейнерна);
- типами вагонів, що використовуються для перевезень, (універсальний - критий, платформа, напіввагон, переобладнаний або модернізований в універсальний, у тому числі критий, переобладнаний з рефрижераторного); ізотермічний вагон рефрижераторної секції та автономний рефрижераторний вагон; цистерна; транспортер; спеціальний (спеціалізований) - хопер-цементовоз, зерновоз, вагон для перевезення тварин, двоярусна платформа та інший вагон для перевезення автомобілів, вагон для котунів та агломерату, цистерна-цементовоз, содовоз, сажовоз, вагон для мінеральних добрив, технологічної тріски, рулонної сталі, хопер - дозатор, думпкар, бітумовоз, борошновоз, лісовоз, живорибний, вагон-термос, платформа для великовагових контейнерів (фітінгова платформа) та інші спеціальні (спеціалізовані) вагони,
- типами використовуваних контейнерів (універсальний, ізотермічний, танк- контейнер, хопер-контейнер та ін.);
- належністю вагона або контейнера (парку залізниць, власний або орендований);
- станом вагонів і контейнерів (порожній або завантажений),
- виконанням перевезення у складі поїздів або з окремим локомотивом (залізниць або власним) [12].

Державні регульовані тарифи за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів (збори), визначаються виходячи з собівартості виконання робіт або надання послуг ($C_{\text{дод}}$) та обґрунтованого рівня рентабельності:

$$T_{\text{зб}} = C_{\text{дод}} \cdot \left(1 + \frac{r}{100}\right)$$

Собівартість виконання робіт або надання послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів, визначається на основі технологічного процесу виконання робіт (надання послуг) в такому порядку:

- по технології виконання роботи (надання послуги) встановлюються причетні до цього виконавці і час їх зайнятості;

- визначаються годинні тарифні ставки (посадові оклади) причетних працівників згідно з Положенням про умови оплати праці працівників залізничного транспорту України (з діючими змінами і доповненнями);

- на підставі технологічного процесу та норм часу встановлюються трудовитрати на виконання роботи (надання послуги);

- розраховується додаткова заробітна плата (премія, вислуга років, нічні, святкові та ін.) і нарахування на зарплату причетних працівників згідно з діючим законодавством;

- встановлюються витрати матеріалів, палива, електроенергії тощо, що безпосередньо витрачаються на виконання роботи (надання послуги);

- враховуються амортизаційні відрахування і інші витрати на основні засоби (машини, механізми, споруди тощо), які безпосередньо використовуються при виконанні роботи (наданні послуги);

- встановлюються загальновиробничі і адміністративні витрати з виконання роботи (надання послуги) за формулою:

$$C_{\text{дод}} = \left[\left[\left(\sum_{i=1}^n \text{ГТС}_i \times t_{\text{зайн}}^i \right) \times (1 + \alpha_{\text{пр}} + \alpha_{\text{вр}} + \alpha_{\text{н}} + \alpha_{\text{св}}) \right] \times (1 + \alpha_{\text{соц}}) \right] + \\ + \left(\left(\sum_{i=1}^n \text{ГТС}_i \times t_{\text{зайн}} \right) \times (1 + \alpha_{\text{пр}} + \alpha_{\text{вр}} + \alpha_{\text{н}} + \alpha_{\text{св}}) \right) \times \\ \times (\alpha_{\text{заг}} + \alpha_{\text{ад}} + \alpha_{\text{зб}}) + B_{\text{мат}} + B_{\text{ам}}$$

де ГТС_i - годинна тарифна ставка i -го працівника;

n - кількість працівників, зайнятих у виконанні робіт (наданні послуги);

$t_{\text{зайн}}^i$ - час заняття i -го працівника у виконанні робіт (наданні послуги);

$\alpha_{\text{пр}}$ - відсоток нарахування премії;

$\alpha_{\text{вр}}$ - відсоток нарахування за вислугу років;

$\alpha_{\text{н}}$ - відсоток нарахування плати за роботу в нічний та вечірній час;

$\alpha_{\text{св}}$ - відсоток нарахування плати за роботу у святкові дні;

$\alpha_{\text{соц}}$ - відсоток відрахування до єдиного соціального внеску;

$\alpha_{\text{заг}}$ - відсоток загальновиробничих витрат;

$\alpha_{\text{ад}}$ - відсоток адміністративних витрат;

$\alpha_{\text{зб}}$ - відсоток витрат на збут;

$B_{\text{мат}}$ - витрати матеріалів, палива, електроенергії тощо, які безпосередньо витрачаються на виконання роботи (надання послуги);

$V_{ам}$ - амортизаційні відрахування на основні засоби, які безпосередньо використовуються при виконанні роботи (наданні послуги) [10].

Відсоток загальновиробничих, адміністративних та витрат на збут розраховується відповідно до положень затверджених галузевих нормативних документів .

Запропоновані методичні підходи до формування клієнторієнтованої системи вантажних тарифів розроблені у відповідності до чинного законодавства щодо регулювання ціноутворення на перевезення вантажів залізничним транспортом, максимально враховують дію об'єктивних законів ринкової економіки, сприяють формуванню конкурентного середовища на ринку вантажних перевезень, тому мають бути покладені в основу проекту Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги [11,12].

1.2. Теоретико-методологічні засади системи формування нетарифних надходжень залізниць.

Одним з основних напрямків, згідно із Стратегією розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року, схваленою розпорядженням КМУ від 16 грудня 2009 р. № 1555-р, є удосконалення системи формування тарифів на послуги залізничного транспорту та впровадження ринкового механізму ціноутворення, що передбачає у сфері вантажних перевезень – збалансування інтересів залізниць та споживачів їх послуг шляхом установлення оптимального розміру транспортної складової в ціні продукції та рівня рентабельності перевезень [1].

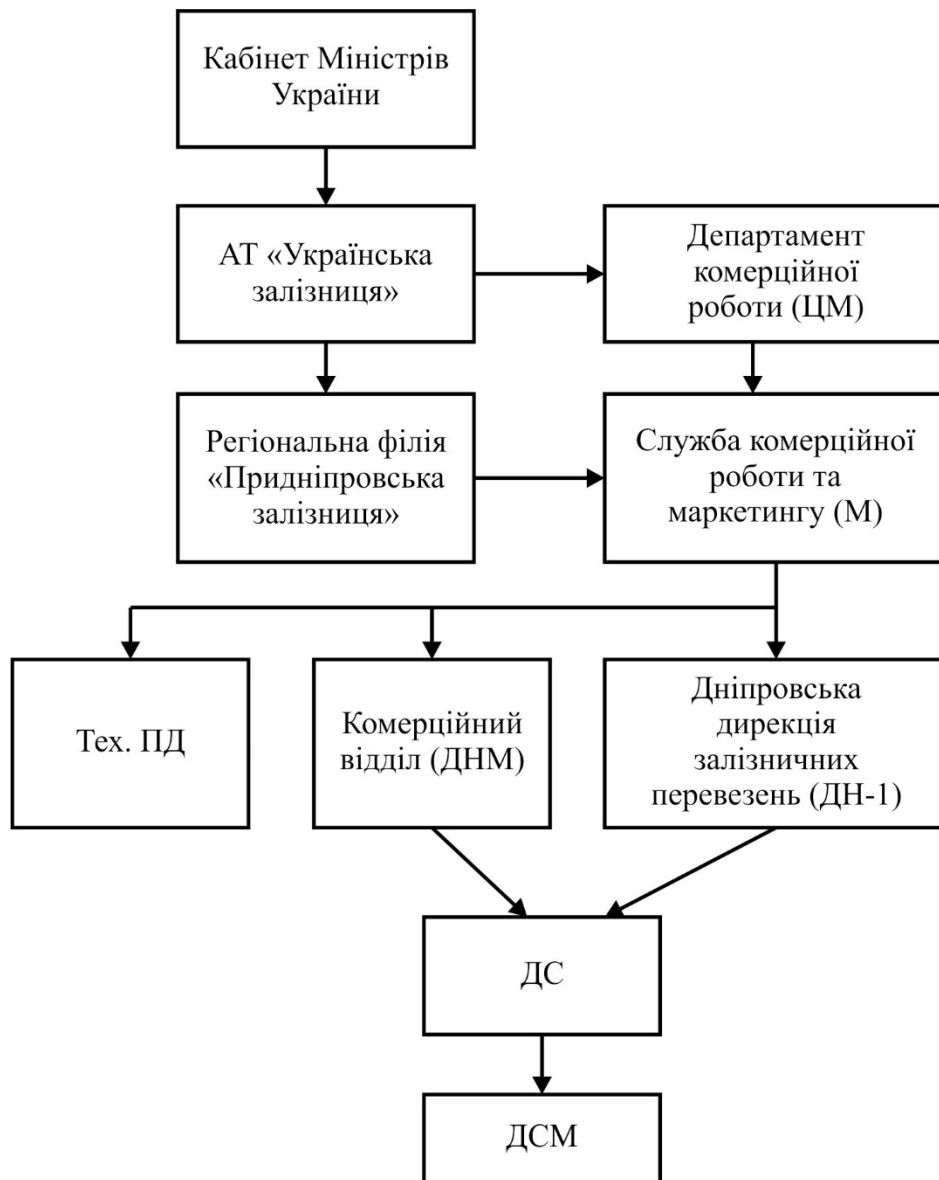


Рис. 1.1. Структура управління комерційним господарством

Джерело: розробка автора

Служба комерційної роботи та маркетингу залізниці (рис.1.1) здійснює оперативне керівництво вантажною та комерційною діяльністю залізниці, організовує надання транспортних послуг клієнтам під час перевезень вантажів відповідно до принципів маркетингової діяльності на основі виваженої тарифної політики, забезпечує впровадження нормативної та методологічної документації щодо умов перевезення вантажів.

Служба, відповідно до покладених на неї завдань, здійснює такі функції:

- інформує вантажовідправників та вантажоодержувачів про правила та умови перевезень вантажів, оформлення контрактів (угод) і провізних

документів, про порядок плати за перевезення та додаткові послуги, про правила розрахунків із залізницею, надає консультації з питань, пов'язаних з перевезенням вантажів;

- приймає, обробляє і оформляє замовлення на перевезення вантажів і надання додаткових послуг;

- оформляє контракти (угоди) на перевезення і надання додаткових послуг;

- формує замовлення на перевезення вантажів у вагонах і контейнерах.

- формує замовлення на організацію термінових перевезень вантажів і перевезень вантажів на прохання вантажовідправників (вантажоодержувачів);

- інформує замовників про місцезнаходження вантажу і надає додаткові послуги;

- надає рекомендації вантажовідправникам з вибору залізничних експедиторських та страхових організацій;

- контролює виконання прийнятих зобов'язань з укладених документів (угод);

- здійснює рекламу транспортних послуг;

- розробляє пропозиції щодо встановлення ставок, пільг за перевезення вантажів відповідно до встановленого Укрзалізницею порядком ;

- встановлює пільги до тарифів з перевезення вантажів місцевого значення;

- розробляє розрахунки на додаткові послуги за вимогою вантажовідправників;

- інформує споживачів транспортних послуг про необхідність зміни умов перевезень у зв'язку з виникненням обставин, не залежних від перевізника;

- гарантує від особи залізниці: забезпечення належного виконання замовлень;

- виконання послуг відповідно до умов контрактів;

- організовує проведення маркетингових досліджень по залученню вантажів до перевезення в міжнародному, прямому та місцевому сполученнях;

- впроваджує АРМ працівників комерційного господарства;
- організує роботу з вантажовідправниками і вантажоодержувачами з передачі електронних даних документів, пов'язаних з перевезенням вантажів.

Сутність доходів залізничного транспорту полягає в надходженні економічних вигод від звичайної діяльності галузі. Під доходами від звичайної діяльності слід розуміти, доходи від вантажних та пасажирських перевезень та доходи від інших видів діяльності. Отже, дохід залізничного транспорту – це надходження економічних вигод в результаті ефективного управління перевізним процесом. Водночас, потрібно розрізняти поняття «дохід» та «доходні надходження» від перевезень. Доходи залізниці від перевезення – це сума коштів, за виконані вантажні та пасажирські перевезення та пов'язані з ними послуги конкретною залізницею в її межах відповідно до діючої системи розподілу доходів. Доходні надходження є коштами, що надійшли на доходні рахунки залізниці через розрахункові товарні контори й каси залізничних станцій за перевезення вантажів, пасажирів, а також нетарифні надходження [11,14].

Доходні надходження (виручка) залізниці – це надходження грошових коштів за виконані перевезення, реалізовані роботи та послуги (експлуатація та інші продажі). Залізниця також може отримати доходні надходження і від не реалізаційних операцій (здача майна в оренду, доходи від операцій з цінними паперами і ін.) [11,14].

Показники зведеного бюджету продаж об'єднані в наступні групи:

- об'ємні показники;
- виручка, нарахована від усіх продаж, в тому числі по перевезеннях та іншим сітьовим послугам та іншим продажам.

Об'ємні показники приводяться у бюджеті у натуральному вираженні. Бюджет згрупований по основним видам діяльності. Нарахована виручка за усіма видами діяльності не є доходом структурного підрозділу та передається по внутрішньогосподарському обороту у вищестоящий підрозділ.

Необхідно зазначити, що вантажні перевезення – основне джерело доходу залізниць, тому від компетентної та злагодженої роботи працівників господарства комерційної роботи і маркетингу залежить прибуток усього підприємства в цілому. На сьогодні, як і завжди, основним завданням є збільшення доходів та скорочення витрат філії від надання послуг із вантажних перевезень за рахунок збільшення обсягів вантажних перевезень та надання додаткових послуг клієнтам, адже основний дохід залізниці отримується від цього виду діяльності. При цьому обов'язковими умовами при виконанні вантажних перевезень виступають безпека руху поїздів та автотранспорту й схоронність вантажів, що перевозяться залізницею. Зусилля фахівців в теперішній час сконцентровані на вдосконаленні процесу перевезень вантажів шляхом підвищення ефективності діючих технологій, упровадженні прогресивних технологій автоматизованих систем управління та застосування передових форм організації праці.

Доходні надходження розрізняють на тарифні та нетарифні. Тарифні надходження залізниця отримує від основного виду діяльності, а нетарифні від надання додаткових послуг.

Нетарифні надходження – це фінансові надходження залізниці, отримані від надання додаткових видів послуг, що надаються користувачам залізничних перевезень. Так, до переліку нетарифних надходжень в теперішній час відносяться наступні: за подачу-прибирання вагонів, за маневрову роботу, плата за користування вагонами, додаткові збори, штрафи, пені, відшкодування збитків, надання послуг щодо оформлення перевезень експортно-імпортних та транзитних вантажів [11,14]. Також необхідно зазначити, що величина нетарифних надходжень залежить від процесів підвищення якості та розширення спектра послуг, що надає залізниця клієнтам.

Крім додаткових послуг, які безпосередньо пов'язані з процесом перевезень вантажів (подача й забирання вагонів з під'їзних колій, зберігання вантажів на місцях загального користування тощо), за окремою заявкою вантажовласника філією «Придніпровська залізниця» надаються інші додаткові

послуги. Однією з основних послуг є подача вагонів і контейнерів для навантаження у визначений час (періоди доби, дні тижня чи місяця).

Користується попитом також послуга зі зважування вантажів або порожніх вагонів (контейнерів) у зв'язку з тим, що не всі вантажовідправники мають власні вагонні ваги, а на більшості станцій філії вони є в наявності.

Значну питому вагу в структурі додаткових послуг в умовах нестабільного ринку, специфіки роботи торгівельних бізнес-структур має послуга з переадресування вантажів. Згідно ст. 44 Статуту залізниць України філія може на замовлення відправника, одержувача змінити станцію призначення вантажу, прийнятого до перевезення (переадресувати вантаж) [15].

Вантажовласник може замовити послугу з маневрової роботи, яка виконується філією щодо:

- подачі вагонів на ваги для дозування;
- прибирання вагонів після зважування та дозування;
- переставляння вагонів з одного вантажного фронту (колії) на інший (або колію), переміщення вагонів та інші.

Також філією розглядаються звернення клієнтів щодо надання інших послуг. Так, до філії звертаються власники вагонів щодо їх відстою на коліях станцій, накопичення власного рухомого складу до маршрутної норми. Плата за кожну послугу нараховується відповідно калькуляції на кожну таку послугу

Калькуляція – це розрахунково-вартісна методика бухгалтерського обліку, за допомогою якого обраховується собівартість виробленої продукції, виконаних робіт, наданих послуг, придбаних матеріальних цінностей.

Методи калькуляції – це методи розрахунку витрат підприємства, собівартості продукції, об'єму незавершеного підприємства, оснований на калькуляції затрат. Розрізняють простий, нормативний, позаказний методи калькуляції. В поняття калькуляції входить сукупність способів, що використовуються для числення собівартості всього випуску і одиниці окремих видів продукції (робіт, послуг) по встановленій номенклатурі витрат, місцю їх виникнення [16].

У відповідності зі штатним розкладом визначаються витрати на заробітну плату працівників, задіяних у наданні послуги (по кожній посаді, у гривнях за годину). Методика розробки калькуляції на додаткові послуги, що надаються клієнтам українських залізниць у вантажних перевезеннях, включає певні етапи. Надання кожної послуги припускає:

- виконання певної кількості операцій;
- участь одного або декількох виконавців.

Вартісні витрати на виконання однієї операції розраховуються по формулі:

$$C = \sum_{i=1}^n (T \cdot ЗП) \quad (1.1)$$

де З - вартісні витрати на виконання операції, грн.,

Т - витрати одного працівника на виконання операції, чол.-година.,

ЗП - заробітна плата одного працівника, грн.-година.,

n - кількість працівників, які беруть участь у виконанні операції, чіл.

Після визначення вартісних витрат, проводиться нарахування премії (15%) і передбачених видів доплат (за вислугу років за середньозваженою величиною (30%), за нічний час роботи (13,3%), за вечірній час роботи (3,33%), за роботу у святкові дні (2,7%), виходячи із процентної ставки від вартості виконаних операцій:

$$П = 0,15 \cdot C \quad (1.2)$$

де П - премія, грн.;

$$Д_{вл} = 0,177 \cdot C \quad (1.3)$$

де Двл – доплата за вислугу років, грн.;

$$Д_v = 0,0333 \cdot C, \quad (1.4)$$

де Дв – доплата за вечірній час роботи, грн.;

$$Д_n = 0,133 \cdot C, \quad (1.5)$$

де Дн – доплата за нічний час роботи, грн.;

$$D_{\Pi} = 0,027 \cdot C, \quad (1.6)$$

де D_{Π} – доплата за роботу у святкові дні, грн.;

$$\Sigma D = D_{ВЛ} + D_H + D_{\Pi} + D_B, \quad (3.7)$$

де ΣD - загальна сума доплат за виконану операцію, грн.

З урахуванням кінцевих результатів діяльності підприємства розмір премії може бути скоригований.

Потім розраховується відрахування на соціальні потреби (22%) і накладні витрати (178,5%), виходячи із процентної ставки від сумарної вартості витрат на виконання операції, премії й доплат:

$$O_{cc} = 0,22 \cdot (C + \Pi + \Sigma D), \quad (3.8)$$

де O_{cc} – відрахування на соціальні потреби, грн.;

$$HP = 1,785 \cdot (C + \Pi + \Sigma D), \quad (3.9)$$

де HP - накладні витрати, грн.

Після цього виконується розрахунок рентабельності (25% або 35%, залежно від виду послуги), тобто зіставляється сума прибутку у вартість послуги, за формулою:

$$P = 0,25(0,35) \cdot (C + \Pi + \Sigma D + O_{cc} + HP), \quad (3.10)$$

де P - рентабельність, грн.

Потім розраховуються відрахування в інноваційний фонд (1%):

$$O_{иф} = 0,01 \cdot (C + \Pi + \Sigma D + O_{cc} + HP + P), \quad (3.11)$$

де $O_{ф}$ – відрахування в інноваційний фонд, грн.

Нараховується податок на додану вартість (20%):

$$HDC = 0,2 \cdot (C + \Pi + \Sigma D + O_{cc} + HP + P + O_{иф}), \quad (3.12)$$

де $ПДВ$ - податок на додану вартість, грн.

Після зроблених розрахунків визначається загальна сума вартості послуги:

$$C_{заг} = C + \Pi + \Sigma D + O_{cc} + HP + P + O_{иф} + HDC, \quad (3.13)$$

де Сзаг – загальна вартість послуги, грн.

1.3. Характеристика видів та способів аналізу діяльності підприємств залізничного транспорту з вантажних перевезень за надання додаткових послуг.

Всі явища й процеси господарської діяльності підприємств взаємозалежні й взаємообумовлені. Одні з них зв'язані між собою безпосередньо, інші – побічно. Наприклад, на величину прибутку від основної діяльності підприємства безпосередній вплив мають обсяг і номенклатура, відпускні ціни й собівартість продукції. Всі інші фактори впливають на цей показник опосередковано.

Кожне явище можна розглядати і як причину, і як результат. Наприклад, продуктивність праці можна розглядати і як причину зміни обсягу виробництва, рівня її собівартості, і як результат зміни ступеня механізації й автоматизації виробництва, удосконалення організації праці тощо. Якщо той або інший показник розглядається як результат дії однієї або декількох причин і виступає як об'єкт дослідження, то при вивченні взаємозв'язків його називають результативним показником [17].

Показники, що визначають походження результативної ознаки, називаються факторними. Кожен результативний показник залежить від численних і різноманітних факторів. Чим детальніше досліджується вплив факторів на величину результативного показника, тим точніше результати аналізу й оцінка якості праці підприємств. Тому в процесі виконання аналізу важливе значення надається вивченню й виміру впливу факторів на величину досліджуваних економічних показників. Без глибокого й всебічного вивчення факторів не можна зробити обґрунтовані висновки про результати діяльності, виявити резерви виробництва, обґрунтувати планові показники й управлінські рішення [17-20].

Необхідно зазначити, що факторний аналіз – це методика комплексного й системного вивчення й виміру впливу факторів на величину результативних показників. Науковці визначають декілька типів факторного аналізу, а саме:

- детермінований і стохастичний;
- прямий і зворотний;
- одноступінчастий і багатоступінчастий;
- статичний і динамічний;
- ретроспективний і перспективний (прогнозний).

Так, в залежності від характеру досліджуваних взаємозв'язків розрізняють детермінований і стохастичний факторний аналіз.

Детермінований факторний аналіз, в свою чергу, досліджує вплив факторів, зв'язок яких з результативним показником носить функціональний характер, тобто коли величина результативного показника може бути представлена у вигляді добутку, частки або алгебраїчної суми декількох факторів.

Стохастичний аналіз являє собою методику дослідження факторів, зв'язок яких з результативним показником, на відміну від функціональної, є неповною, імовірнісною (кореляційною). Якщо при функціональній (повній) залежності зі зміною аргументу завжди відбувається відповідна зміна функції, то при кореляційному зв'язку він може дати кілька значень приросту функції залежно від сполучення інших факторів, що визначають даний показник. Так, продуктивність праці при тому самому рівні фондоозброєності може бути неоднаковою на різних підприємствах. Це залежить від оптимальності сполучення всіх факторів, що формують цей показник [17].

Розрізняють також прямий і зворотний факторний аналіз. Прямий факторний аналіз здійснюється дедуктивним способом – від загального до частки. Зворотний факторний аналіз досліджує причинно-наслідкові зв'язки способом логічної індукції – від часток, окремих факторів до загального. Дозволяє оцінити чутливість результатів господарської діяльності до зміни зовнішніх і внутрішніх факторів.

Факторний аналіз може бути одноступінчастим і багатоступінчастим. Перший вид використовується для дослідження факторів тільки одного рівня підпорядкування без їхньої деталізації на складові частини. Наприклад, $c = ab$.

При багатоступінчастому факторному аналізі проводиться деталізація факторів а й б на складені елементи з метою вивчення їхньої сутності. Деталізація факторів може бути продовжена й далі. У цьому випадку вивчається вплив факторів різних рівнів співвідпорядкованості.

Необхідно розрізняти також статичний і динамічний факторний аналіз. Перший вид застосовується при вивченні впливу фактору на результативні показники на відповідну дату. Інший вид являє собою методику дослідження причинно-наслідкових зв'язків у динаміку.

І нарешті, факторний аналіз може бути ретроспективним, котрий вивчає причини зміни результатів господарської діяльності за минулі періоди, і перспективним, котрий досліджує поведження факторів і результативних показників у перспективі [17-20].

До основних завдань факторного аналізу науковці відносять наступні:

- відбір факторів для аналізу досліджуваних показників;
- класифікація й систематизація їх з метою забезпечення системного підходу;
- моделювання взаємозв'язків між результативними й факторними показниками;
- розрахунок впливу факторів й оцінка ролі кожного з них у зміні величини результативного показника;
- робота з факторною моделлю (практичне її використання для керування економічними процесами) [17-20].

Досліджувані в аналізі фактори можуть бути класифіковані за різними ознаками, що дозволяє точніше оцінити місце й роль кожного фактору у формуванні величини результативних показників.

За своєю природою фактори розділяються на природно-кліматичні, соціально-економічні й виробничо-економічні.

Природно-кліматичні фактори дуже впливають на результати діяльності у агро-бізнесі, лісовому господарстві й інших галузях. Облік їхнього впливу дозволяє точніше оцінити результати роботи суб'єктів господарювання.

До соціально-економічних факторів відносяться житлові умови працівників, організація культурно-масової, спортивної та оздоровчої роботи на підприємстві, загальний рівень культури персоналу й ін. Вищенаведені фактори сприяють більш повному використанню виробничих ресурсів підприємства й підвищенню ефективності його роботи.

При проведенні аналізу господарської діяльності керуються наступними принципами:

- науковість характер, що передбачає врахування вимог економічних законів розвитку виробництва, використання останніх наукових досліджень і передового досвіду, новітні методи економічних досліджень.
- комплексність характеру – охоплення усіх ланок й сторін діяльності підприємства;
- системність підходу – ураховує те, що кожен об'єкт, що вивчається, розглядається як складна динамічна система, яка складається з ряду елементів певним чином зв'язаних між собою;
- об'єктивність, конкретність і точність – усі розрахунки базуються на достовірній інформації, а висновки повинні бути обґрунтовані точними аналітичними розрахунками;
- дієвість характеру – враховує активність і своєчасність впливу на хід виробництва і його результати, також своєчасність виявлення недоліків операційного менеджменту, інформування про це керівництва підприємства. Аналіз необхідно проводити за планом, систематично, а не випадково.
- ефективність – витрати на його проведення повинні дати багатократний ефект [17-20].

З урахуванням вищенаведених принципів в даному дослідженні були застосовані наступні класичні економіко-математичні методи проведення аналізу господарської діяльності:

1. Метод порівняння. Сутність його в тому, що порівняння може проводитися як із запланованими показниками, так і зі звітними показниками минулого періоду, а саме:

$$\Delta X = X_1 - X_2, \quad (1.1)$$

де X_1 - звітний показник;

X_2 - базисний (плановий) показник.

Разом з абсолютними величинами при аналізі використовуються також середні, відносні і питомі величини. Середня величина служить для узагальнення якісної характеристики однорідної сукупності, що складається з окремих структурних частин, що мають свої відмітні ознаки. Відносна величина є відношенням звітного значення того або іншого показника до планового або базисного періоду, прийнятого за одиницю або за сто відсотків|:

$$X\% = \frac{X_1}{X_2} \times 100, \quad (1.2)$$

2. Метод угруповання. Метод угруповання й обробка показників звітності і плану застосовується з метою розкриття причинних зв'язків чинників і зміни їх впливу на отримуваний результат. Під показниками чинників розуміють приватні показники, що впливають на зміну узагальненого показника. Одним з основних методів для визначення впливу чинників на узагальнення є метод ланцюгових підстановок. Сутність його в тому, що послідовно розглядається кожен з чинників, як змінний, так і постійний. Значення узагальненого показника обчислюються спочатку по базисним (плановим) значенням всіх приватних показників, а потім послідовно значення базисних (планових) показників замінюються на звітні, спочатку у першого, потім у другого і так далі, поки не будуть замінені всі планові (базисні) показники на звітні. Різниця між кожною величиною, характеризуватиме вплив на узагальнений показник того чинника, базисне (планове) значення якого в даний момент розрахунку замінено на звітне значення [17-20].

3. Спосіб корегувань. – при оцінці впливу на результативний показник будь-якого чинника способом коригувань обчислюють різницю двох

підстановок. Для розрахунку кожної підстановки базисну величину результативного показника коригують на відповідний коефіцієнт коригування. Останній є відношенням звітного значення показника, прийнятого для розрахунку коефіцієнта коригування, до базисного. Так, якщо аналізується вплив i -го чинника, то для першої підстановки коефіцієнт коригування повинен бути обчислений по показнику, який утворюють в аналітичній формулі перші i_0 -чинники, а в другій підстановці – по показнику, який утворюють перші i_1 -чинники.

$$I_r = \frac{R_1}{R_0} \quad (1.3)$$

4. Спосіб відносних величин – доцільно застосовувати для розрахунку впливу на результативний показник чинників, що знаходяться з ним у функціональному зв'язку мультиплікативного типу. Як початкова інформація при цьому способі використовують дані про відносні зміни показників (темпи зростання, коефіцієнти виконання плану або завдання). Результати аналізу представляють у вигляді відносної зміни аналізованого показника, чисельно рівного відношенню абсолютної зміни цього показника (окремо під впливом кожного чинника) до його базисного значення:

$$m_{E(V)} = \frac{\Delta E(V)}{E_0} \quad (1.4)$$

При мультиплікативному типу зв'язку приріст аналізованого показника під впливом будь-якого чинника визначають як різницю коефіцієнтів коректувань, обчислених для першої і другої підстановки:

$$m_{E(R)} = I_R - I_V \quad (1.5)$$

Також використовується багато інших методів елімінування, таких як: спосіб виявлення впливу структурних змін, спосіб пайового розподілу, спосіб балансових ув'язок та інші.

Проте всі ці методи зводяться зрештою до одного – оцінити вплив на результативний показник окремих чинників.

Аналіз обумовлює розчленування об'єкту дослідження на складові елементи та вивчення характеристик кожного елементу окремо. Аналізи господарської діяльності характеризуються за рядом ознак. Вони відображають характеристики: періоду аналізу, об'єкта та суб'єкта аналізу, аспектів дослідження діяльності організації. Стосовно характеристик – необхідно зазначити наступне:

1. Періоди, що аналізуються відрізняються їх продовженням, відношенням до часу, в якому виконується аналіз, регулярністю проведення аналітичних досліджень.

В залежності від терміну періоду виділяють оперативний та періодичний аналізи. Оперативний аналіз виконується за період, що не перевищує місяць (зміна, робочий тиждень, декада). Він необхідний для оцінки виконання виробничої програми, складання короткотермінових прогнозів, обґрунтування управлінських рішень. Виконується оперативний аналіз на основі оперативної інформації про господарські операції. Його об'єкти на залізничному транспорті зокрема – найважливіші сторони діяльності організації: навантаження-розвантаження вантажів; ремонт рухомого складу, виконання графіку руху поїздів тощо.

Періодичний аналіз здійснюється за такими періодами як місяць, квартал, півріччя, дев'ять місяців, рік та більш довгий час. Його метою є вивчення причин, що впливають на результати господарської діяльності, пошук можливостей росту ефективності виробництва.

По відношенню до часу, в якому виконується аналіз, розрізняють ретроспективний та перспективний (прогнозний) аналізи. Ретроспективний аналіз виконується по закінченню періоду аналізу. При виконанні перспективного – досліджується ймовірність поведінки об'єкта аналізу в майбутньому. Такий аналіз виконується в процесі розробки бізнес-плану, прогнозування результатів господарської діяльності організації, його структурних підрозділів, об'єднання та галузі.

За регулярністю проведення аналіз може бути разовим або систематичним. Разовий аналіз виконується при необхідності разового дослідження якого-небудь явища або процесу і зазвичай на залізничному транспорті призначається наказами. Систематичний аналіз виконується регулярно за конкретні періоди часу за єдиними програмами, які можуть корегуватися з урахуванням особливостей періоду аналізу [17-20].

2. В залежності від складу та характеристик дослідних об'єктів аналіз класифікується за ступенем їх охопту, рівнем управління, стадіям розширеної роботи.

За врахуванням ступеня охопту аналіз може бути локальним (тематичним) або комплексним (повним). При локальному аналізі дослідженню підлягає одна з сторін господарської діяльності підприємства. Так на залізничному транспорті об'єктами локального аналізу можуть бути: об'єми відправлення вантажів та пасажирів, дохідні надходження, безпека перевезення, збереження вантажів, якість використання рухомого складу, використання існуючих ресурсів тощо.

Сутність комплексного аналізу в тому, що результати локальних аналізів окремих сторін діяльності організацій об'єднуються для отримання кінцевої оцінки економічної ефективності виробництва.

Економічний аналіз також ділиться за ознакою ієрархії управління (внутрішньовиробничий, галузевий та міжзаводський), за суб'єктами, що виконують аналіз (внутрішній і зовнішній) та за аспектами дослідження (фінансово-економічний, економіко-статистичний, техніко-економічний, соціально-економічний, маркетинговий, функціонально-вартісний та інноваційний). В межах даної роботи автор зазначає, що в умовах цифровізації економіки держави й суспільства в цілому фахівцям підприємств необхідно проводити постійний моніторинг з метою осучаснення як методів аналізу так й алгоритму їх проведення.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СИСТЕМИ ФОРМУВАННЯ НЕТАРИФНИХ НАДХОДЖЕНЬ РЕГІОНАЛЬНОЇ ФІЛІЇ «ПРИДНІПРОВСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ» ПО ДНІПРОВСЬКОЇ ДИРЕКЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ за 2017-2019р.р.

2.1. Техніко-економічна характеристика господарства комерційної роботи та маркетингу регіональної філії «Придніпровська залізниця» по Дніпровській дирекції залізничних перевезень за 2017-2019р.р.

За Статутом публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 02.09.2015 № 735, АТ «Українська залізниця» є юридичною особою, що утворене відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 року № 200 Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» [21]. Після проведеної реорганізації Придніпровська залізниця як й усі інші, набула статус регіональної філії АТ «Українська залізниця», апарат управління якої складається з відповідних служб.

Як вже зазначалося вище, регіональна філія для здійснення оперативного й господарчого керівництва керується Законами України а відповідними нормативно-правовими документами. Як зазначається в останніх [1] одним з основних напрямків роботи філії є удосконалення системи формування тарифів на послуги залізничного транспорту та впровадження ринкового механізму ціноутворення, що передбачає у сфері вантажних перевезень – збалансування інтересів залізниць та споживачів їх послуг шляхом установлення оптимального розміру транспортної складової в ціні продукції та рівня рентабельності перевезень.

З урахуванням того, що фінансовий результат, в свою чергу формується Дирекціями залізничних перевезень, в даному дослідженні аналіз нетарифних надходжень виконано на прикладі Дніпровської дирекцією (ДН-1) регіональної філії АТ «УЗ».

Дніпровська дирекція залізничних перевезень – це один зі структурних підрозділів залізничного транспорту, який задовольняє потреби суспільного виробництва в перевезеннях вантажів і пасажирів при безумовному забезпеченні безпеки руху, збереженні вантажів, що перевозяться, ефективному використанні технічних засобів, дотриманні вимог охорони праці та навколишнього природного середовища.

Дніпровська дирекція залізничних перевезень є відособленим структурним підрозділом філії «Придніпровська залізниця» АТ «УЗ» і не є юридичною особою. По обсягу роботи віднесена до 1 групи. Розташована на перетині напрямків: Донбас-Кривбас, Харків-Крим, територіально обслуговує підприємства і населення Дніпропетровської й частково Харківської та Донецької областей, які мають розвитку промисловість і сільське господарство.

До складу дирекції входять: 56 станцій та 2 роз'їзди, відновні поїзди: № 1 Дніпропетровськ, № 3 Нижньодніпровськ-Вузол, № 10 Синельникове, квиткове бюро, військово-облікове бюро, цех громадського харчування «Потяг» [15].

Крім того, дирекції підпорядковані відособлені структурні підрозділи залізниці: пансіонат «Прибій» та Дитяча залізниця.

Дирекція у своїй діяльності керується Конституцією України, законами України, постановами та розпорядженнями КМУ, указами та розпорядженнями Президента України, наказами Укрзалізниці, Статутом Придніпровської залізниці, а також Положеннями про Дніпровську дирекцію залізничних перевезень.

Дирекція є однією з організаційних ланок на залізничному транспорті, яка здійснює перевезення пасажирів, вантажу, вантажобагажу та пошти у визначеному регіоні та іншу виробничу діяльність з метою одержання прибутку (доходу) [22].

Основними завданнями Дирекції є :

- своєчасне і якісне здійснення перевезень пасажирів, вантажу, вантажобагажу та пошти, забезпечення якісного обслуговування пасажирів, власників, відправників та одержувачів вантажів, а також надання послуг з

користування залізничними коліями, спорудами та пристроями для забезпечення потреб у перевезеннях вантажів та пасажирів у визначеному регіоні транспортної мережі;

- організація та забезпечення руху поїздів за графіком;
- забезпечення безпеки руху поїздів, створення безпечних умов для життя і здоров'я громадян, що користуються послугами залізничного транспорту та охорони праці працівників;
- розвиток та розширення сфери транспортних послуг споживачам без обмеження за ознаками форм власності та видів діяльності;
- забезпечення чіткої взаємодії всіх підрозділів та ланок, що беруть участь у перевізному процесі;
- організація комплексного обслуговування пасажирів, продаж квитків у дальньому, місцевому та приміському сполученнях, надання додаткових платних послуг на станціях і вокзалах Дирекції, крім вокзалу станції Дніпро;
- комплексний розвиток та зміцнення матеріально-технічної бази господарства дирекції;
- забезпечення готовності аварійно-технічних підрозділів до дій в умовах надзвичайних обставин та аварійних ситуацій, організація робіт з ліквідації їх наслідків у взаємодії з місцевими державними службами Міністерства з надзвичайних ситуацій;
- охорона навколишнього середовища від забруднення та інших шкідливих впливів.

Дирекція відповідно до покладених на неї завдань:

- досліджує ринок транспортних послуг, розробляє та погоджує з відповідними службами залізниці перспективні плани розвитку та розширення сфери транспортного обслуговування, інфраструктури та рухомого складу;
- здійснює оперативне керівництво рухом поїздів на дільницях, розташованих в межах дирекції;

- здійснює у відповідності з обсягами, затвердженими залізницею, планування перевезень, визначає обсяги робіт для виробничо-технологічних підрозділів, доводить їм норми використання рухомого складу (статичне навантаження вагона, простій вагона тощо);
- здійснює згідно з галузевими завданнями виконання плану перевезень вантажів та пасажирів;
- забезпечує згідно з галузевими науково-технічними нормативами впровадження єдиної науково-технічної та інвестиційної політики, підвищення технічного оснащення виробництва, удосконалення технологічних процесів, впровадження світового досвіду;
- здійснює заходи з виконання комплексу галузевих та регіональних програм, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг;
- забезпечує контроль за повним і своєчасним надходженням коштів за надані транспортні послуги;
- здійснює розрахунки за виконані роботи і послуги. Вживає заходи щодо зниження витрат і підвищення прибутку (доходів). Витрати проводить згідно із затвердженим залізницею кошторисом витрат на утримання дирекції без формування фінансового результату;
- доводить до своїх підрозділів норми витрат матеріалів, палива, мастил, електроенергії, запасних частин й забезпечує контроль за їх дотриманням.
- забезпечує контроль і дотримання дисципліни ціни тарифів, правильність їх застосування;
- здійснює зовнішньоекономічну діяльність відповідно до чинного законодавства України;
- здійснює керівництво роботою з організації, нормування та оплати праці;
- складає окремий баланс, організує в установленому порядку бухгалтерський, податковий та статистичний облік і звітність;
- складає зведену звітність;
- проводить заходи щодо автоматизації процесу виробництва;

- розробляє і здійснює заходи з отримання і підвищення надходжень від послуг пасажиром на станціях, вокзалах дирекції та об'єктах торгівельної мережі;
- взаємодіє з місцевими органами державної виконавчої влади з питань компенсації збитків від приміських перевезень та інших операцій з обслуговування клієнтури відповідно до чинного законодавства України;
- здійснює рекламну діяльність відповідно до Закону «Про рекламну діяльність» та відомчих нормативних актів, що діють на Залізниці;
- здійснює інші види діяльності, що не заборонені чинним законодавством України [22].

Відповідно до завдання щодо якісного обслуговування пасажирів, власників, відправників та одержувачів вантажів, а також надання послуг з користування залізничними коліями, спорудами та пристроями для забезпечення потреб у перевезеннях вантажів та пасажирів в межах дипломного проекту виконано аналіз нетарифних надходжень Дніпровської Дирекції за 2017-2019 роки та окремо у 2019 році, наведений у таблицях 2.2.1. - 2.2.8 та рис.2.1.

Із наведеної інформації (табл.2.1) видно, що обсяг нетарифних надходжень у 2019 році зменшився на 875,5 тис. грн., тому для більш детального аналізу в табл. 2.2 та рис.2.2 нетарифні надходження представлені структурованими за групами.

Таблиця 2.1 – Об'ємні показники вантажної роботи ДН-1 за 2017-2019 роки (тис. грн)

Найменування показника	2017	2018	2019	до 2017 р.		до 2018 р.	
				+/-	%	+/-	%
Нетарифні надходження(АВЖГД) (тис.грн)	440063,29	517721,50	516846,00	76782,71	117,45	-875,50	99,83
Завантажено вагонів	334856,65	393949,00	360558,00	25701,35	107,68	-33391,00	91,52
Вивантажено вагонів	224925,3	264618,00	225639,00	713,70	100,32	-38979,00	85,27
Кількість вантажних операцій	559781,95	658567,00	586197,00	26415,05	104,72	-72370,00	89,01
Доходна ставка (тис.грн)	0,79	0,78	0,88	0,22	132,35	0,10	112,50

Джерело: на підставі статистичних даних Дирекції

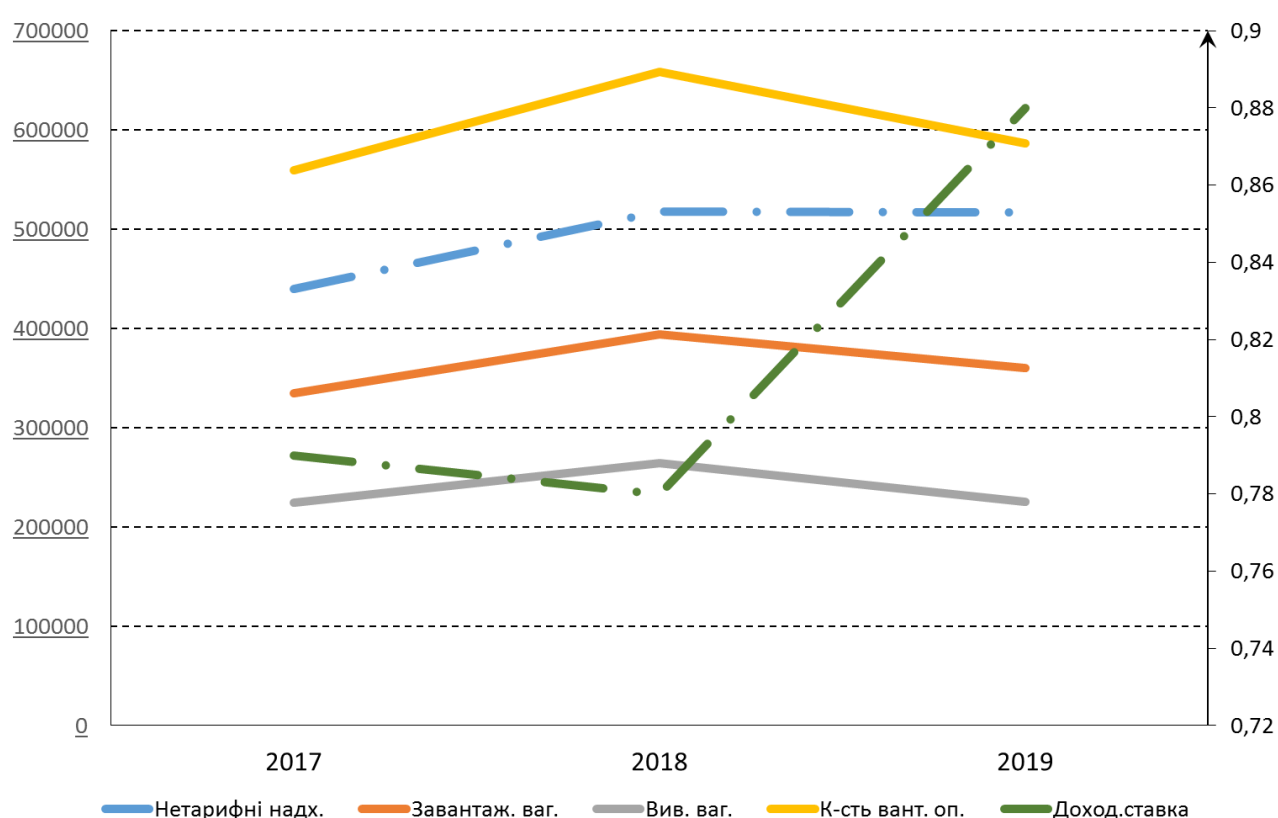


Рис. 2.1 Динаміка об'ємних показників вантажної роботи ДН-1 за 2017-2019 роки

Джерело: розробка автора

Таблиця 2.2 – Нетарифні надходження ДН-1 за 2017-2019 роки

Найменування	2017р.	2018р.	2019р.	до 2017 р.		до 2018 р.	
				+/-	%	+/-	%
Збори за вільними тарифами (тис.грн) (А)	6547,89	7703,40	12549,00	6001,11	191,65	4845,60	162,90
Додаткові збори (тис.грн) (В)	356219,28	419081,50	406006,90	49787,62	113,98	-13074,60	96,88
Доходи станцій за додаткові збори (тис.грн) (Ж)	6302,67	7414,90	6838,50	535,83	108,50	-576,40	92,23
Штрафи (тис.грн) (Г)	2731,56	3213,60	4059,50	1327,94	148,61	845,90	126,32
Доходні надходження від експортно-імпорتنних операцій (тис.грн) (Д)	68261,89	80308,10	87392,10	19130,21	128,02	7084,00	108,82
Всього нетарифних надходжень	440063,29	517721,50	516846,00	76782,71	117,45	-875,50	99,83

Джерело: на підставі статистичних даних Дирекції

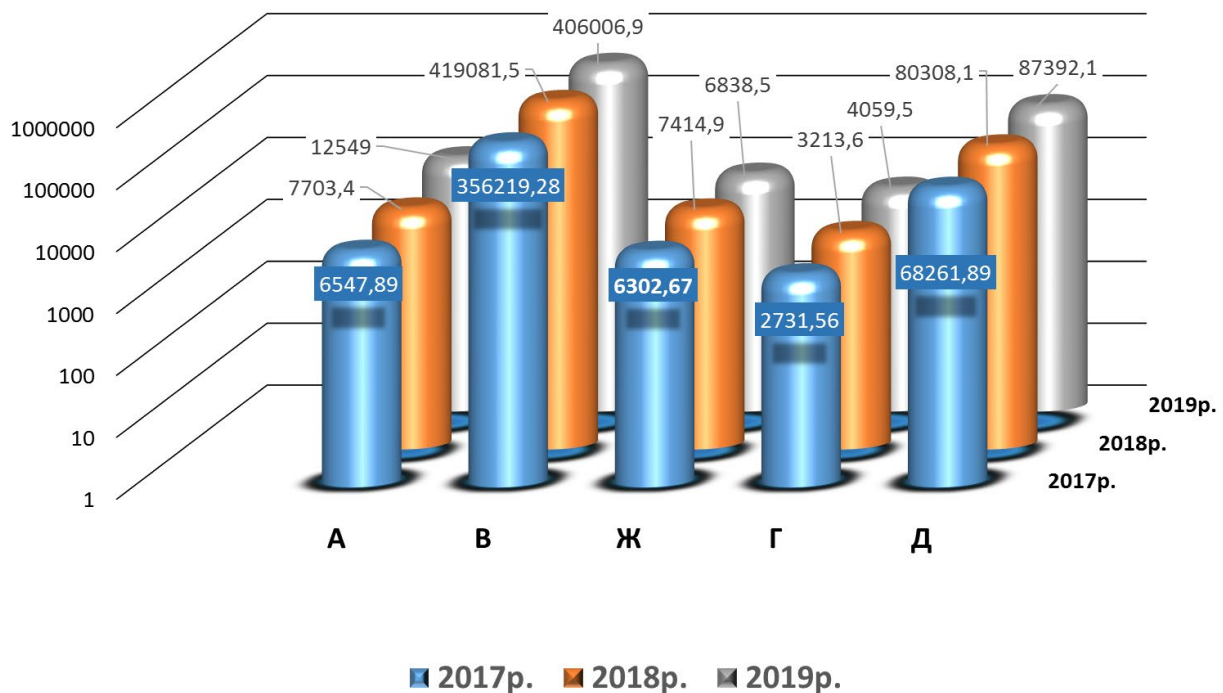


Рис. 2.2 Діаграма нетарифних надходжень ДН-1 за 2017-2019 роки

Аналіз статистичних даних по нетарифним надходженням по групах дозволяє зробити висновок, що по групах А, Г і Д спостерігається позитивна динаміка, на відміну від додаткових зборів (В) – зменшення на 3,12% у 2019 році у порівнянні з минулим 2018 роком та доходів станцій за додаткові збори (Ж) – зменшення на 7,7% у 2019 році у порівнянні із минулим 2018 роком. Тому в рамках виконаного дослідження доцільно проаналізувати відповідність планових і звітних показників по станціях Дирекції.

1. Збори за вільними тарифами (А) +4 845,6тис.грн.

Збільшення відбулося за рахунок:

-133,0 тис. грн. збору за подачу вагонів і контейнерів для навантаження (вивантаження) у визначений час, періоди доби, дні тижня чи місяця за наявності окремої письмової заявки або договору на виконання цієї послуги (164-А) Основне зменшення відбулося

- 181,0 тис. грн по ст. Правда, з них

- 128,0 тис. грн (за 2018 рік збір стягнуто за навантаження у визначений час по заявці клієнта 421 ваг; у 2019 р. клієнт виконує навантаження переважно у власних вагонах, що вплинуло на зменшення попиту

на послугу. За 2019 рік збір стягнуто за навантаження у визначений час по заявці клієнта 104 ваг.

- 74,4 тис. грн. по ТОВ фірма «Блок ЛТД» (клієнт навантажує по станції вагони з промисловою сировиною. За 2018 рік збір стягнуто за навантаження у визначений час по заявці клієнта 222 ваг при загальному навантаженні 602 ваг; у 2019 році загальне навантаження зменшилось на 244 ваг та склало 358 ваг, при цьому по заявці клієнта у визначений час подано лише 34 ваг)

- 95,3 тис. грн. по ст. Орлівщина (за 2018 рік збір стягнуто за навантаження у визначений час 239 ваг; телеграфним розпорядженням НЗ-1 № Н/62а від 08.05.2018 р. надання послуги, нарахування коштів за неї та стягнення збору з клієнта припинено)

- 73,3 тис. грн по ст. Новомосковськ-дніпровський (за 2018 рік збір стягнуто за навантаження у визначений час 182 ваг; телеграфним розпорядженням НЗ-1 № Н/62а від 08.05.2018 р. надання послуги, нарахування коштів за неї та стягнення збору з клієнта припинено)

-80,3 тис. грн по ст. Дніпро-вантажний по ТОВ «Капітал Дніпро» (клієнт вивантажує цемент на п/к ТОВ «Пролісок-К». У минулому році при одночасному прибутті вагонів на адресу ТОВ «Пролісок-К» та ТОВ «Капітал Дніпро» вагони ТОВ «Капітал Дніпро» простоювали по станції в очікуванні звільнення фронту вивантаження та подавались по письмовій заявці. Збір стягнуто за подавання по заявці клієнта 197 ваг. У 2019 р. для прискорення процесу вивантаження на п/к збудовано додаткову ємність для вивантаження, тому вагони обох клієнтів подаються без затримок. Клієнт заявки на надання послуги не надає. Збір стягнуто за подавання по заявці клієнта лише 6 ваг..

2. Додаткові збори (В) – 13 074,6 тис. грн.

1. Подача/забирання вагонів +4 216,6 тис. грн.

Основне зменшення відбулося:

-1 089,4 тис. грн. збору за подачу або забирання вагонів, якщо під'їзна колія на балансі не вантажовласників (185-В), з них:

-661,5 тис.грн по ст. Правда по п/к ПАТ «ДМК» через зменшення загальної кількості оброблених клієнтами на п/к вагонів 9669 ваг (2018 р. – 53724 ваг, 2019 р. – 44055 ваг);

-165,8 тис. грн по ст. Бузівка через зменшення загальної кількості оброблених на під'їзних коліях на балансі власників колії вагонів на 155 ваг (2018 р. – 262 ваг, 2019 р. – 107 ваг) при зменшенні загальної кількості оброблених вагонів з зерном по станції на 193 ваг (2018 р. – 349 ваг, 2019 р. – 156 ваг);

- 194,1 тис. грн по ст. Синельникове-1 по п/к ПАТ «СРЗ» через зменшення загальної кількості оброблених клієнтами на п/к вагонів 92 ваг (2018 р. – 258 ваг, 2019 р. – 166 ваг.

2. Користування вагонами філій-вагонних компаній АТ «Укрзалізниця» на під'їзних коліях -17504,7тис.грн (285-В);

-7 862, 2 тис. грн по ст. Тритузна по ПрАТ «КРЦ» («Хайдельберг Цемент Україна») через зменшення загальної кількості оброблених вагонів на 1 098 ваг (2018 р.- 4889 ваг, 2019 р. – 3 791 ваг) та середнього часу користування вагонами на 35,1 ваг-год (2018 р. – 78,83 ваг-год; 2019 р. – 43,73 ваг-год);

- 7 078,4тис.грн по ст. Миколаївка-донецька по ПАТ «ДТЕК Павлоградвугілля» через зменшення загальної кількості оброблених вагонів на 16624 ваг (2018 р.- 20021 ваг, 2019 р. – 3 397 ваг);

- 5 490,7 тис. грн. по ст. Нижньодніпровськ по ПАТ «Інтерпайп НТЗ» через зменшення загальної кількості оброблених вагонів на 3459 ваг (2018 р.- 8 690 ваг, 2019 р. – 5 231 ваг) та середнього часу користування вагонами на 0,22 ваг-год (2018 р. – 60,75 ваг-год; 2019 р. – 60,53 ваг-год)

- 4 410,8 тис. грн. по ст. Горяїнове по ПрАТ «ДМЗ» через зменшення загальної кількості оброблених вагонів на 410 ваг (2018 р.- 1 213 ваг, 2019 р. – 803 ваг) та середнього часу користування вагонами на 64,74 ваг-год (2018 р. – 126,87 ваг-год; 2019 р. – 62,13 ваг-год)

3. Користування вагонами –537,6 тис. грн.

Зменшення відбулося за рахунок:

-4 443,0 тис. грн. збору за плату за користування власними вагонами, контейнерами інших держав на місцях загального користування(268-B), з них

-949,0тис.грн по ст. Кам'янське по ТОВ «Метінвест-шіппінг» через зменшення загальної кількості оброблених вагонів на 1 271 ваг (2018 р.- 1 892 ваг, 2019 р. – 621 ваг) та середнього часу користування вагонами на 41,45 ваг-год (2018 р. – 152,3 ваг-год; 2019 р. –110,85 ваг-год);

-866,4 тис. грн. по ст. Правда по ТОВ «Метінвест-шіппінг» через зменшення загальної кількості оброблених вагонів на 5 677 ваг (2018 р.- 10 451 ваг, 2019 р. – 4 774 ваг);

- 772,6 тис. грн. по ст. Діївка по ПрАТ «ДМЗ» через зменшення загальної кількості оброблених власних іновагонів на 4010 ваг (2018 р. – 10 308 ваг; 2019 р. – 6 298 ваг;

- 380,5тис.грн по ст. Запоріжжя-Кам'янське по ПрАТ «Южжокс» через зменшення загальної кількості оброблених власних іновагонів на 1 972 ваг (2018 р. – 3 833 ваг; 2019 р. – 1 861 ваг) та середнього часу користування вагонами на 18,85 ваг-год (2018 р. – 77,00 ваг-год; 2019 р. –58,15 ваг-год);

- 1 479,6тис.грн по платі за користування вагонами Укрзалізниці на місцях загального користування (251-B), а саме

- 1 976,1 тис. грн. по ст. Дніпро-головний по ТОВ ТЕП «Транско» через зменшення загальної кількості оброблених вагонів на місцях загального користування на 985 ваг (2018 р. – 1 670 ваг; 2019 р. – 685 ваг) та середнього часу користування вагонами на 58,15 ваг-год (2018 р. –114,1 ваг-год, 2019 р. – 55,95 ваг-год). Клієнт виконує по станції навантаження шроту та олії соняшникової. У 2018 році клієнт здійснював перевезення шроту на Білорусь у кількості 1 028 ваг. Вагони простоювали по станції після навантаження в очікуванні митних операцій. У 2019 р. через відсутність контрактів на Білорусь перевезення відбувалося переважно на станції України. Вагони відправлялись після навантаження без тривалих затримок. На Білорусь навантажено лише 23 ваг. Крім того у 2018 р навантаження склало 3141 ваг, з них 841 ваг з олією; у

2019 р. загальне навантаження склало 663 ваг, навантаження олії лише 31 ваг).
У 2019 р. перевезення олії здійснює ДП «Сантрейд» у власних цистернах.

4. Зберігання вантажу -8 433,3 тис. грн. (190-В)

Основне зменшення відбулося за рахунок:

-9 148,3 тис. грн. по ст. Кам'янське по ТОВ «Метінвест-шіппінг» (у 2018 році в адресу ПАТ «ДМК» згущено прибувало 90786 ваг. Вагони простоювали на коліях станції в очікуванні звільнення фронту вивантаження. Крім того по станціях Дирекції кидалося 179 составів (9 817 ваг). Стягнуто зберігання у двократному розмірі у сумі 9 986,5тис.грн; у 2019 р. прибуття менше на 18993 ваг та склало 71793 ваг. Кидалося лише 7 поїздів (358 ваг). Вагони подавались без довготривалих затримок. Зберігання у двократному розмірі склало 589,9тис.грн);

- 3 803,8тис.грн по ст. Діївка по ПрАТ «ДМЗ» (у 2018 р. клієнт отримувал 13162 ваг, з них 12528 ваг з імпортом вугіллям з Росії, що простоювали на коліях станції в очікуванні розмитнення та звільнення фронту вивантаження; у 2019 р. загальне прибуття склало 11 688 ваг, з них 10866 вагонів імпорту, проте з 13.07.2018 р. прийняте рішення про створення зони митного контролю на п/к ПрАТ «ДКХЗ», тому вагони подавались клієнту без тривалих затримок)

- 3 077,3 тис. грн. ст. Правда по ТОВ «Метінвест-шіппінг» (у 2018 р. клієнт закуповував сировину та згущено отримувал 15792 ваг, з них 7617 ваг з імпортом вугіллям з Росії, що простоювали на коліях станції в очікуванні розмитнення та звільнення фронту вивантаження; у 2019 р. загальне прибуття склало 14782 ваг, з них 6691вагонів імпорту, проте з 19.07.2018 р. прийняте рішення про створення зони митного контролю на п/к ПрАТ «ДКХЗ», тому вагони подавались клієнту без тривалих затримок)

- 882,6 тис. грн. по ст. Дніпро-Вантажний по ТОВ «Цукорагропром» (у 2018 р. збір нараховано через тривалий простій на коліях станції згущено прибувших 159 вагонів з цукром по причині зайнятості фронту вивантаження (фронт вивантаження складає 6 вагонів). Зберігання у двократному розмірі склало 700,4 тис. грн. У 2019 р. клієнт по станції не працював).

5. Манєврова робота -1 398,8тис.грн

-1 385,4тис.грн збору за манєврову роботу (188-В)

- 661,9 тис. грн. по ст. Орлівщина (за 2018 рік збір стягнуто за виконання 414,5 год манєврової роботи при обробці 2 803 ваг; відповідно до телеграфного розпорядження ЦМ-15/406 від 10.10.2018 р. та роз'яснення служби М №1302 від 18.02.2019 збір за манєврову роботу, пов'язану з подачею та забиранням вагонів на місця загального користування не нараховується. Надання послуги надається лише за умови отримання письмової заявки від представників військових частин. У 2019 році виконано 54,5 год манєврової роботи, оброблено 2263 ваг);

-1 119,4 по ст. Правда, а саме

- 467,2тис.грн по ТОВ «Метінвест-шіппінг» (у 2018 р. клієнт закуповував сировину та згущено отримувал 15792 ваг, що відставлялися на колії станції в очікуванні розмитнення та звільнення фронту вивантаження. При цьому виконано 364 год манєврової роботи ; у 2019 р. загальне прибуття склало 14782 ваг, проте з 19.07.2018 р. прийняте рішення про створення зони митного контролю на п/к ПрАТ «ДКХЗ», тому вагони подавалися клієнту на митну зону без тривалих затримок. Манєврова робота виконувалася лише при переставлянні вагонів на час очікування звільнення фронту вивантаження. У 2019 р. виконано 100,5год манєврової роботи);

-255,2 тис. грн. по ст. Слов'янка по ТОВ «Шляховик-97» (у 2018 р. при вивантаженні 1 301 ваг зі щебнем виконано 204,5 год манєврової роботи; у 2019 році вивантаження склало 479 ваг, при цьому виконано 59 год манєврової роботи)

6. Охорона вантажу + 5 452,5тис.грн

+5 452,5тис.грн. збору за охорону вантажу, у разі його затримки з причин, не залежних від залізниці (203/354-В) а саме

+ 4 552,9тис.грн по ст. Кам'янське по ТОВ «ТФК» «Алгіра» та ТОВ «Ферст груп» (Клієнт проплачує вивантаження цистерн з бензином ТОВ «Ферст груп» на своїй п/к. З 12 по 27 липня клієнту згущено прибувало 57 ваг.

В серпні прибуття склало 3 ваг. Вагони простоювали станції в очікуванні звільнення фронту вивантаження тривалий термін. На час затримки клієнту надавалась послуга та нараховувались кошти. Останній вагон з цього прибуття поданий під вивантаження клієнта 24 вересня, при цьому середній час користування вагонами на п/к з липня по жовтень 2019 р. в порівнянні з минулими роком збільшився на 173,2 ваг-год (2018 р. – 316,2 ваг-год; 2019 р. – 489,4 ваг-год)

7. Інші +5 130,7тис.грн

Збільшення відбулося:

+4 410,0 тис. грн. збору за оформлення переадресування вантажів (158-В)

+4 576,7тис.грн по ПрАТ «ДТЕК Павлоградвугілля» по ст.Ароматна, Богуславський, Миколаївка-донецька (у 2019 р. у зв'язку з перенаправленням порожніх вагонів по станціях примикання ПрАТ «ДТЕК Павлоградвугілля» для рівномірного забезпечення навантажувальним ресурсом оформлено переадресування 11927 ваг. У 2018 р. переадресовано лише 5247 ваг).

4. Штрафи (Г) –збільшено на 846,0 тис.грн.

Збільшення відбулося внаслідок таких причин:

- 92,5 тис.грн штрафу за невиконання плану перевезень та плану перевалки вантажів (237-Г) Після переведення інвентарного вагонного парку залізниці в категорію власних, підпорядкованих АТ «Укрзалізниця» відповідно до роз'яснення ЦМ-15/114 від 16.03.2018 р. щодо штрафу за невиконання планів перевезень у власних вагонах перевізника АТ «Укрзалізниця» за невиконання плану перевезень у власних вагонах АТ «Укрзалізниця» взаємна відповідальність вантажовідправників та АТ «Укрзалізниця» відсутня, штраф не нараховується. Це стало основною причиною зменшення по даній позиції, а саме:

- 436,2 тис. грн. штрафу за неочищення вагонів (контейнерів) і недозлиття цистерн (240-Г). Основне зменшення відбулося внаслідок:

- 122,7тис. грн. по ст. Правда по ПрАТ «ДКХЗ» (у 2018 р. з клієнта стягнуто штраф за відправлення після вивантаження в неочищеному стані 287

вагонів, з них 40 вагонів ЦТЛ та 115 власних вагонів, 132 іновагона; у 2019 р. стягнуто штраф за неочищення 58 вагонів, з них 35 власних вагонів, 1 вагон ЦТЛ та 22 іновагона)

- 64,6 тис. грн. по ст. Слов'янка, з них

- 37,5 по ПП «Лара» (у 2018 р. з клієнта стягнуто штраф за відправлення після вивантаження в неочищеному стані 41 вагона ЦТЛ; у 2019 р. по станції вивантажено лише 6 вагонів, вагони були повністю очищені)

- 27,1 тис. грн по ТОВ «Шляховик-97» (у 2018 р. з клієнта стягнуто штраф за відправлення після вивантаження в неочищеному стані 17 вагонів ЦТЛ; у 2019 р. вагони були повністю очищені);

- 35 тис. грн. по ст. Кайдацька по ПрАТ «ДМЗ» (у 2018 р. з клієнта стягнуто штраф за відправлення після вивантаження в неочищеному стані 38 вагонів, з них 26 вагонів ЦТЛ та 12 власних вагонів; у 2019 р. з клієнта стягнуто штраф за відправлення після вивантаження в неочищеному стані 4 вагонів ЦТЛ)

5. Експортно-імпортні надходження (Д) збільшено на 7 084,0 тис.грн.

Збільшення відбулося внаслідок таких причин:

- 3 718,9 тис. грн. збору за послуги, пов'язані з прийманням і відправленням імпортних вантажів

- 2 957,5 тис. грн по ст. Ароматна по філії ЦТЛ АТ «Укрзалізниця» (у 2019 р. збір стягнуто при прибутті клієнту через митниці Львівської залізниці 2776 ваг, у 2018 р. – збір не стягувався);

- 1 170,1 тис. грн по ст. Богуславський по філії ЦТЛ АТ «Укрзалізниця» (у 2019 р. збір стягнуто при прибутті клієнту через митниці Львівської залізниці 1 111 ваг, у 2018 р. – збір не стягувався).

2.2. Аналіз нетарифних надходжень по станціям Дніпровської дирекції залізничних перевезень у 2019 році

Необхідно зазначити, що в попередньому розділі було приділено достатньо уваги аналізу нетарифних надходжень, що мали місце по групах та по станціях тому, що вантажні станції, що мають під'їзні колії в-першу чергу впливають на виконання цього показника. Станція в своїй діяльності керується Конституцією і законами України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про державний кордон України», Положенням про пункти пропуску через державний кордон, Статутом залізниць України, Правилами технічної експлуатації залізниць України, Правилами перевезень вантажів, Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, постановами Верховної Ради України, постановами і розпорядженнями Кабінету Міністрів України, Міжнародними угодами, нормативними актами Міністерства транспорту і зв'язку України і Укрзалізниці, залізниці та дирекції залізничних перевезень, іншими чинними законодавчими та нормативно-правовими актами. Основні напрямки господарської, економічної і соціальної діяльності станцій визначені у «Загальному положенні про залізничну станцію» [24]. Для більш детального аналізу в межах дослідження проаналізовано нетарифні надходження по операціям, та представлено в табл. 2.3.

Табл. 2.3 – Аналіз нетарифних надходжень Дніпровської Дирекції у 2019 році

Показники	2018	2019	Абсолютне відхилення	Темп росту, %
Кількість вантажних операцій	658567	586197	-72370	89,01
Нараховано всього платежів	4976784	5096467	119682,7	102,40
Нараховано нетарифних надходжень по ЄРЦД,	517721,4	516846	-875,412	99,83
Нараховано нетарифних надходжень із ПДД	531060,4	526102	-4958,46	99,07
Сума нетарифних надходжень на одну вантажну операцію	806,3879	897,4832	91,09537	111,30
в тому числі				
Додаткових зборів (В) - ВСЬОГО, з них	419081,5	406006,9	-13074,6	96,88
Плата за користування вагонами	229650,4	211608,2	-18042,3	92,14
Подача-прибирання вагонів	106938,3	111154,9	4216,621	103,94

Маневрова робота	19775,52	18380,39	-1395,13	92,95
Зберігання вантажів на місцях загального користування	47343,57	38910,23	-8433,33	82,19
Переадресування вантажів	2532,143	6942,183	4410,04	274,16
Інші	12841,58	19011,02	6169,433	148,04
Збори за вільними тарифами (А) - всього, з них:	7703,432	12549,03	4845,595	162,90
Подача вагонів і контейнерів під навантаження і вивантаження у визначений час	1749,536	1616,517	-133,019	92,40
Подача й забирання вагонів та контейнерів для навантаження або вивантаження на малодіяльні вантажні станції, для виконання комерційних операцій.	0	4998,298	4998,298	100,00
Інші	5953,896	5934,213	-19,6834	99,67
Доходи станцій за додаткові збори (Ж) - ВСЬОГО, з них	7414,86	6838,504	-576,356	92,23
Надання одержувачам інформації про вантажі, що прибули на їхні адреси на станції призначення	528,0649	472,3446	-55,7203	89,45
За оформлення документу контролю за переміщенням товарів (ДКПТ) та його електронної копії	3674,518	3242,309	-432,209	88,24
Попереднє присвоєння номера відправки, заповнення перевізних документів на прохання вантажовласників	362,0035	292,3531	-69,6503	80,76
Видача довідок, пов'язаних з перевезенням вантажів та проведенням розрахунків	366,8461	375,3655	8,51939	102,32
Проведення для працівників вантажовласників на їх письмове звернення технічного навчання, іспитів, надання консультацій	240,2879	102,7781	-137,51	42,77
За зважування вантажів або порожніх вагонів (контейнерів) на вагах залізниці	2199,243	2337,796	138,5528	106,30
Інші	43,89608	15,55696	-28,3391	35,44
Штрафи, пеня, відшкодування збитків (Г)	3213,58	4059,543	845,9635	126,32
Доходні надходження від експортно-імпортних операцій (Д)- ВСЬОГО, з них:	80308,06	87392,07	7084,01	108,82
Охорона вантажу при відправленні	30629,49	39563,18	8933,69	129,17
Охорона вантажу при прибутті	15339,61	18168,03	2828,422	118,44
Послуги, пов'язані з прибуттям і здачею за кордон експортних вантажів через станції Львівської залізниці	5805,967	6199,356	393,389	106,78
Послуги, пов'язані з прийманням і відправленням імпортних вантажів через станції Львівської залізниці	6567,237	2848,296	-3718,94	43,37
Інші	21965,76	20613,21	-1352,55	93,84

Джерело: Джерело: на підставі статистичної інформації Дирекції

Положенням про залізничну станцію визначається:

- розподіл і призначення станцій за характером роботи, організація їх роботи;

- структура управління станцією;
- відповідальність права і обов'язки начальника станції.

Робота станції організовується на основі затвердженого технологічного процесу роботи станції або технології роботи збірних поїздів на проміжних станціях, єдиного технологічного процесу роботи залізничних під'їзних колій і станції примикання або інструкції про порядок обслуговування і організації руху на під'їзній колії, графіка руху поїздів, плану формування поїздів і місячних технічних норм навантаження і вивантаження, правил користування вагонами.

Технологічні процеси роботи станцій розробляються відповідно до вимог Типових технологічних процесів роботи станцій. Технологічний процес роботи станцій або технологія роботи збірних поїздів на проміжних станціях повинні передбачати впровадження передових технологій і прийомів праці, обчислювальної техніки, автоматизацію і механізацію виробничих процесів і бути направленими на освоєння обсягів перевезень з мінімальними витратами часу на виконання технологічних операцій при забезпеченні безпеки руху, охорони праці, збереження вантажів і рухомого складу.

Для кожного працівника станції на основі Довідника кваліфікаційних характеристик, типових посадових інструкцій, Технологічного процесу роботи станції або технології роботи збірних поїздів на проміжних станціях складаються: для посадових осіб – посадові інструкції; для робітників – виробничі інструкції [21-24].

Посадовими та виробничими інструкціями встановлюються конкретні обов'язки, права і відповідальність при виконанні працівником технологічних операцій. Для всіх професій, які є на станції розробляються інструкції з охорони праці.

Порядок використання технічних засобів станції встановлюється технічно-розпорядчим актом станції (ТРА), який регламентує безпечне і безперешкодне приймання, відправлення і пропуск поїздів через станцію, а також безпечне виконання маневрової роботи. ТРА станції складається у

відповідності з вимогами Правил технічної експлуатації залізниць України, Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України, Інструкції з сигналізації на залізницях України, Інструкції зі складання технічно-розпорядчих актів станцій.

Станції є основними виробничими структурними підрозділами залізниць, через які здійснюється безпосередній зв'язок залізниць з клієнтурою.

Станціями називаються роздільні пункти з колійним розвитком, що дозволяє проводити операції з приймання, відправлення і пропуску поїздів, приймання і видачі вантажів та обслуговування пасажирів, а за умови розвинених колійних пристроїв – маневрову роботу з розформування та формування поїздів і технічні операції з поїздами.

Станції за призначенням і основним характером своєї роботи поділяються на проміжні, дільничні, сортувальні, вантажні, пасажирські та технічні пасажирські [24].

Проміжні станції – найпоширеніший вид станції. Їх влаштовують на всіх лініях залізниць і виконують вони операції по пропуску, схрещенню і обгону поїздів, посадці і висадці пасажирів, вантаження і вивантаження вантажів і багажу, обробки збірних поїздів (причеплення і відчеплення вагонів).

Дільничні станції призначені для обробки транзитних поїздів, зміни локомотивів і локомотивних бригад. Сортувальна робота зазвичай невелика і зводиться в основному до розформування – формування місцевих поїздів (збірних, дільничних, вивізних).

Сортувальні станції розрізняються в пунктах масового зародження або погашення вагонопотоку, в пунктах злиття або пересічення залізничних ліній у крупних транзитних вузлах. Призначенні вони для масового розформування поїздів.

Вантажні станції обладнують в крупних промислових і адміністративних центрах, в пунктах розташування морських і річкових портів, в місцях масового навантаження і вивантаження вантажів. На цих станціях, окрім навантаження і

вивантаження, обробляють склади, що поступають і формують відправницькі маршрути [25-26].

В межах ДН-1 розташовано 56 станцій : сортувальних – 1; дільничних - 9; вантажних станцій – 22; проміжних – 19; пасажирські залізничні – 3. Безумовно, що беруть участь у формуванні нетарифних доходних надходжень вантажні станції, до яких примикають під’їзні колій підприємств. Для логічної та послідовної побудови алгоритму аналізу в табл. 2.4. надано показники по Дирекції та проілюстровано відповідною діаграмою (рис. 2.3).

Табл. 2.4 - Аналіз нетарифних надходжень Дніпровської Дирекції по групах за 2019 рік

Найменування	2019	2018	до 2018 р.	
			+/-	%
Додаткові збори (тис.грн)	406 006,9	419 081,5	-13 074,6	96,9
Доходні надходження від експортно-імпортних операцій (тис.грн)	87 392,1	80 308,1	+7 084,0	108,8
Збори за вільними тарифами (тис.грн)	12 549,0	7 703,4	+4 845,6	162,9
Доходи станцій за додаткові збори (тис.грн)	6 838,5	7 414,9	-576,4	92,2
Штрафи (тис.грн)	4 059,5	3 213,6	+845,9	126,3

Джерело: на підставі статистичної інформації Дирекції

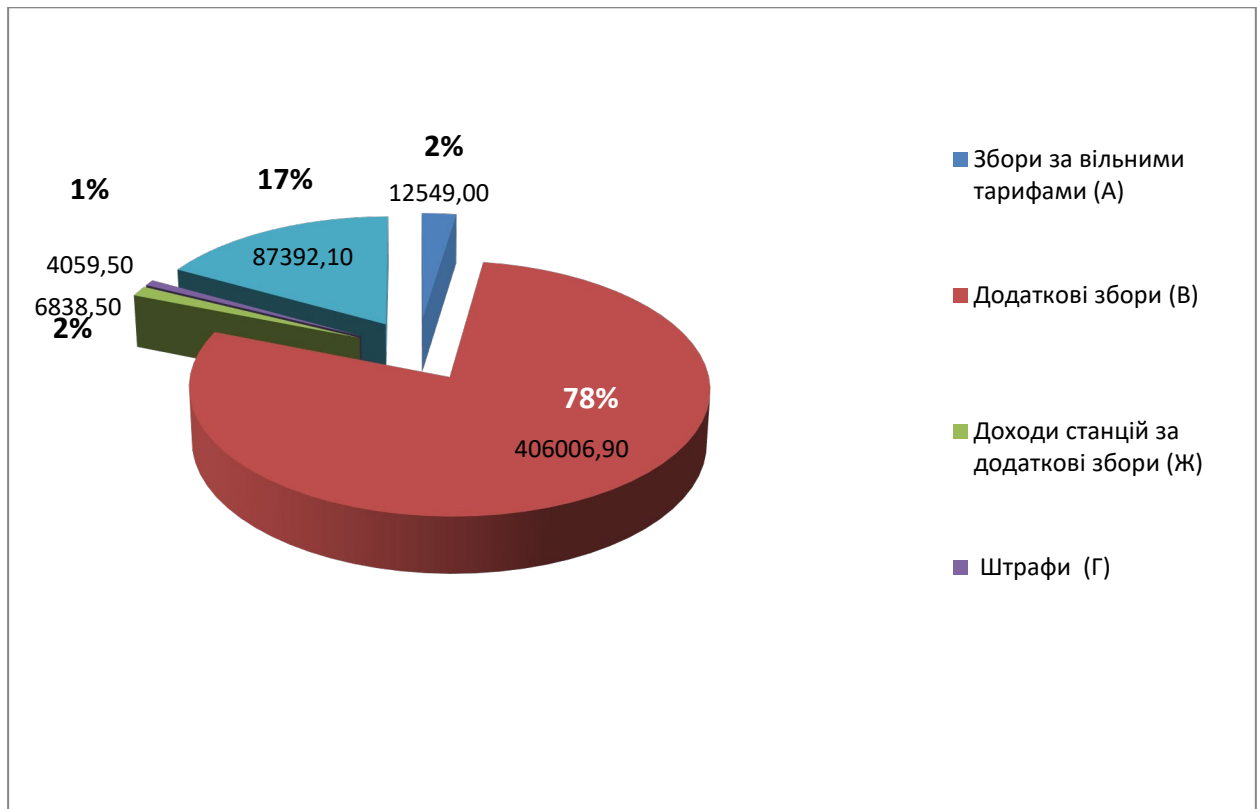


Рис. 2.3. Структура нетарифних надходжень ДН-1 регіональної філії за 2019 рік.

Джерело: розробка автора

Аналіз нетарифних надходжень по станціям Дніпровської дирекції залізничних перевезень за 2019 рік саме по додатковим зборам проведений по станціям Дніпровського вузла, які розташовані в межах міста Дніпро і за характером роботи є вантажними. Виключення стосується тільки станції Нижньодніпровськ-Вузол, але, як «фабрика маршрутів», безумовно підпадає під відпрацювання. Всі дані представлені у таблицях (2.5 - 2.3.10) по кодах робіт і наведені у гривнях.

Таблиця 2.5 - Додаткові збори по станції Нижньодніпровськ-Вузол за 2019 р.

Група	Код	Додаткові збори, тис. грн.		
		Період з 02.01.2015 по 01.01.2016	Період з 02.01.2014 по 01.01.2015	+/-
A	229	932,77	559,20	-373,57
A	159	74,27	183,26	108,99
A	165	3,04	3,38	0,33
A	164	98,37	141,43	43,06
B	187	2,34	0,00	-2,34
B	158	73,72	119,53	45811,80

Група	Код	Додаткові збори, тис. грн.		
		Період з 02.01.2015 по 01.01.2016	Період з 02.01.2014 по 01.01.2015	+/-
В	190	361,43	1331,96	970,53
В	251	447,19	1076,16	628,96
В	186	2522,23	2037,49	-484,74
В	285	694,55	6357,96	5663,41
В	203	156,06	1577,19	1421,13
В	188	1395,01	1383,84	-11,17
В	268	155,32	73,51	-81,81
В	269	0,192	34,57	34,38
В	209	0,00	3,39	3,39
В	255	3670,03	3803,48	133,45
В	183	592,26	677,91	85,64
В	201	50,63	145,02	94,39
Г	239	125,44	371,18	245,74
Г	240	1,21	1,64	0,432
Г	237	0,016	26,27	26,26
Ж	212	12,33	20,84	8,51
Ж	178	0,165	0,00	-0,165
Ж	211	37,11	55,19	18,08
Ж	208	111,25	173,60	62,35
Ж	195	29,77	17,57	-12,199
Ж	270	24,53	27,71	3,17
Ж	220	0,00	4,54	4,54
Ж	166	17,60	14,11	-3,48
	ВСЬОГО	11588,89	20221,99	8633,09

Джерело: на підставі статистичної інформації Дирекції

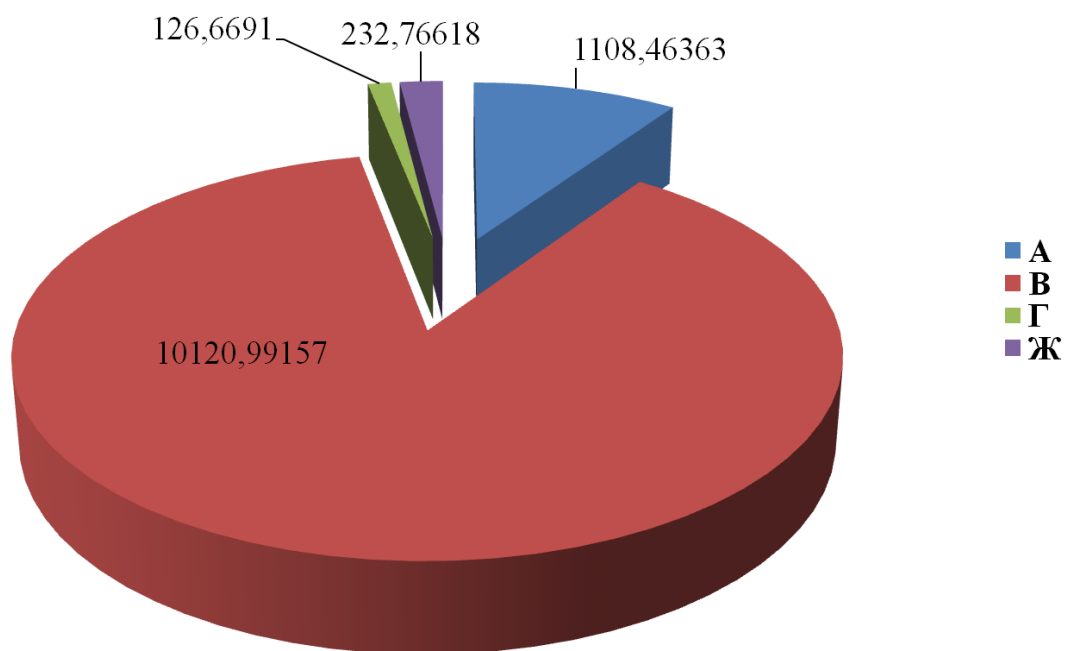


Рис. 2.4 Діаграма розподілу по групах додаткових зборів по станції
Нижньодніпровськ-Вузол за 2019 рік
Джерело: розробка автора

Таблиця 2.6 - Додаткові збори по станції Зустрічний за 2019 рік

Група	Код	Додаткові збори, тис.грн.		
		Період з 02.01.2015 по 01.01.2016	Період з 02.01.2014 по 01.01.2015	+/-
A	229	61,28	20,19	-41,08
A	159	0,47	0	-0,47
A	165	0,94	3,20	2,26
A	164	5,82	24,14	18,32
B	158	8,05	5,34	-2,71
B	190	1051,95	128,27	-923,68
B	251	6,89	0	-6,89
B	203	771,69	325,06	-446,63
B	285	85,42	42,93	-42,49
B	186	24,14	13,07	-1,11
B	268	285,19	4,39	-280,80
B	269	16,17	7,32	-8,85
B	188	8,06	6,86	-1,21
B	209	6,34	2,49	-3,85
B	201	503,61	199,68	-303,93
B	183	25,62	74,37	48,75
B	255	136,77	331,97	195,19
G	240	0,029	0	-0,029

Група	Код	Додаткові збори, тис.грн.		
		Період з 02.01.2015 по 01.01.2016	Період з 02.01.2014 по 01.01.2015	+/-
Г	237	0,49	2,03	1,54
Ж	212	3,37	3,65	0,28
Ж	211	4,63	2,55	-2,08
Ж	208	2,89	1,36	-1,54
Ж	220	2,07	3,83	1,75
Ж	195	0,015	0	-0,015
Ж	270	0,07	0,28	211,5
Ж	166	1,16	2,16	999,2
	ВСЬОГО	3013,31	1205,16	-1808,15

Джерело: на підставі статистичної інформації Дирекції

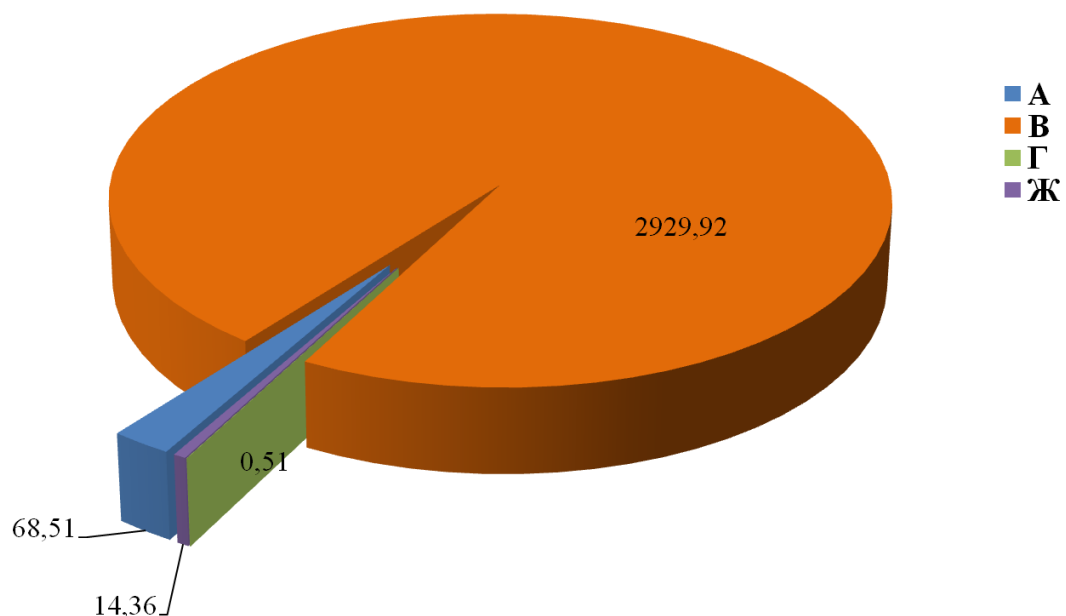


Рис. 2.5 Діаграма розподілу по групах додаткових зборів по станції Зустрічний за 2019 рік

Джерело: розробка автора

Таблиця 2.7 - Додаткові збори по станції Дніпро-Вантажний за 2019 рік

Група	Код	Додаткові збори, тис. грн.		
		Період з 02.01.2015 по 01.01.2016	Період з 02.01.2014 по 01.01.2015	+/-
А	229	21,99	58,97	36,99
А	159	38,13	95,27	57,14
А	165	60,36	2,89	-57,46

Група	Код	Додаткові збори, тис. грн.		
		Період з 02.01.2015 по 01.01.2016	Період з 02.01.2014 по 01.01.2015	+/-
A	164	165,02	213,75	48,32
B	253	0	0	0
B	158	8,76	19,39	10,64
B	190	330,48	2054,68	1724,21
B	251	16,39	17,54	1,16
B	285	412,67	1912,11	1499,43
B	186	420,99	260,08	-160,91
B	203	1840,72	1674,26	-166,46
B	188	237,43	442,02	204,59
B	268	14,78	24,85	10,07
B	269	0	3,02	3,02
B	209	0	27,5	27,5
B	255	1505,22	874,27	-630,95
B	183	479,59	417,76	-61,83
B	201	10,66	20,42	9,75
Г	239	0,863	0	-0,863
Г	240	0,058	0,042	-0,015
Г	237	0,145	0,104	-0,041
Ж	212	0,668	3,21	-3,47
Ж	211	8,51	6,84	-1,67
Ж	208	1,64	1,29	-0,35
Ж	270	5,71	4,72	-0,987
Ж	220	0,414	0	-0,414
Ж	195	0	0,115	0,115
Ж	166	4,32	2,29	-2,02
	ВСЬОГО	5591,56	8109,97	2518,41

Джерело: на підставі статистичної інформації Дирекції

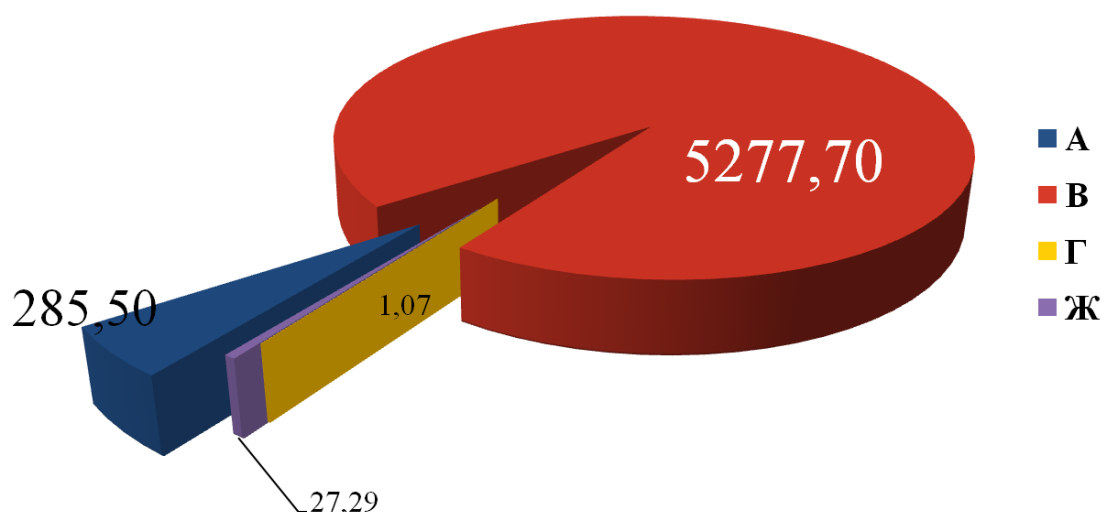


Рис. 2.6 Діаграма розподілу по групах додаткових зборів по станції Дніпро-Вантажний за 2019 рік

Джерело: розробка автора

Таблиця 2.8 - Додаткові збори по станції Обвідна за 2019 рік

Група	Код	Додаткові збори, тис. грн.		
		Період з 02.01.2015 по 01.01.2016	Період з 02.01.2014 по 01.01.2015	+/-
А	229	253,81	331,84	78,04
А	159	2,54	10,15	7,61
А	165	5,40	3,86	-1,54
А	164	0	4,27	4,27
В	158	2,15	3,28	1,13
В	251	0,0024	4,946	4,943
В	190	18,22	128,68	110,46
В	285	97,75	369,64	271,89
В	203	45,54	87,22	41,69
В	186	6,84	8,24	1,39
В	268	4,12	14,87	10,75
В	269	0,664	6,97	6,30
В	188	2,34	2,95	0,611
В	209	1,56	1,98	0,42
В	255	346,11	267,94	-78,17
В	183	16,43	122,96	106,529
В	201	49,489	68,86	19,37

Група	Код	Додаткові збори, тис. грн.		
		Період з 02.01.2015 по 01.01.2016	Період з 02.01.2014 по 01.01.2015	+/-
Г	240	0,204	0,022	-0,182
Г	237	1,08	0,47	-0,61
Ж	212	1,46	1,94	0,48
Ж	211	7,67	7,05	-0,626
Ж	208	1,70	5,22	3,52
Ж	270	2,61	1,76	-0,846
Ж	195	0,301	0	-0,301
Ж	166	5,88	1,018	-4,866
	ВСЬОГО	873,893	1456,14	582,25

Джерело: на підставі статистичної інформації Дирекції

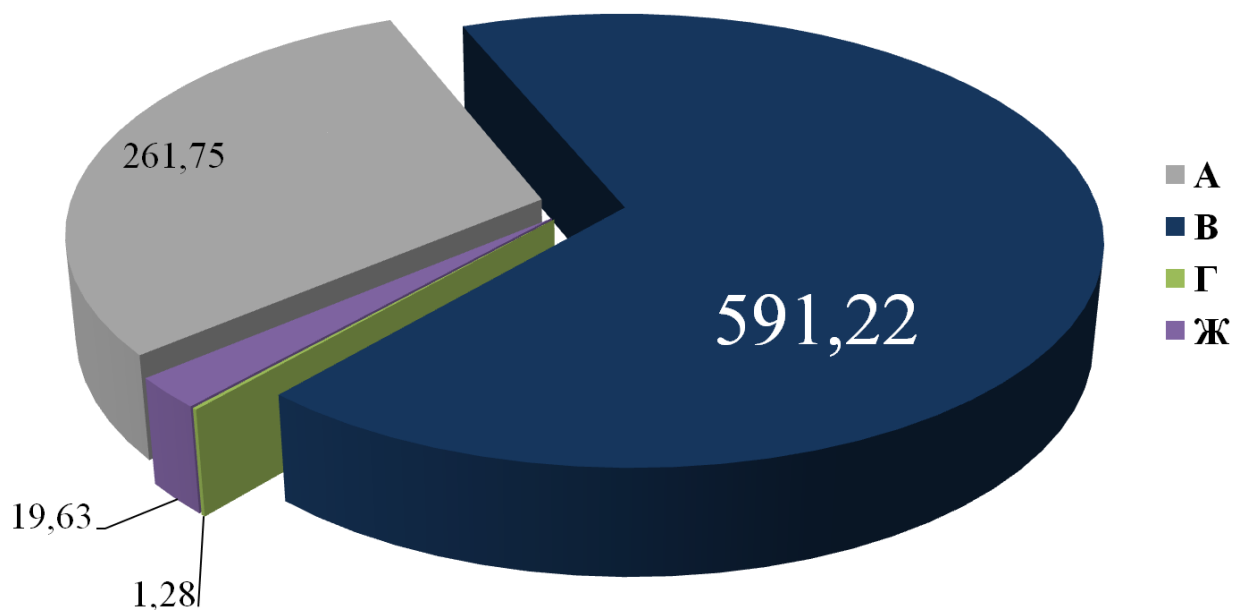


Рис. 2.7 Діаграма розподілу по групах додаткових зборів
по станції Обвідна за 2019 рік

Джерело: розробка автора

Таблиця 2.9 - Додаткові збори по станції Нижньодніпровськ за 2019 рік

Група	Код	Додаткові збори, тис. грн.		
		Період з 02.01.2015 по 01.01.2016	Період з 02.01.2014 по 01.01.2015	+/-
А	229	209,19	294,64	85,45
А	159	37,72	24,85	-12,87
А	165	35,83	33,32	-2,51
А	164	91,019	30,96	-60,06
В	158	17,67	10,07	-7,59
В	190	1115,91	1113,02	-2,89
В	251	29,71	14,33	-15,38
В	226	0,284	0	-0,284
В	285	3002,045	1093,594	-1908,45
В	203	224,56	321,88	97,32
В	186	57,22	22,042	-35,174
В	268	186,20	431,76	245,56
В	188	595,92	610,90	14,98
В	269	193,96	10,56	-183,40
В	209	0,025	0,013	-0,012
В	255	1485,81	692,68	-793,12
В	183	42,38	200,39	158,01
В	201	41,23	46,19	4,96
Г	239	4,20	24,54	20,33
Г	240	0,467	0,262	-0,205
Г	237	4,564	0,216	-4,35
Ж	212	19,53	16,39	-3,14
Ж	161	0,036	0	-0,036
Ж	178	1,059	0,125	-0,935
Ж	211	28,35	14,23	-14,12
Ж	208	3,11	3,16	0,075
Ж	270	31,019	51,25	20,23
Ж	220	7,626	6,31	-1,31
Ж	195	1,81	0,321	-1,485
Ж	166	7,59	10,47	2,88
	ВСЬОГО	7476,090	5078,543	-2397,546

Джерело: на підставі статистичної інформації Дирекції

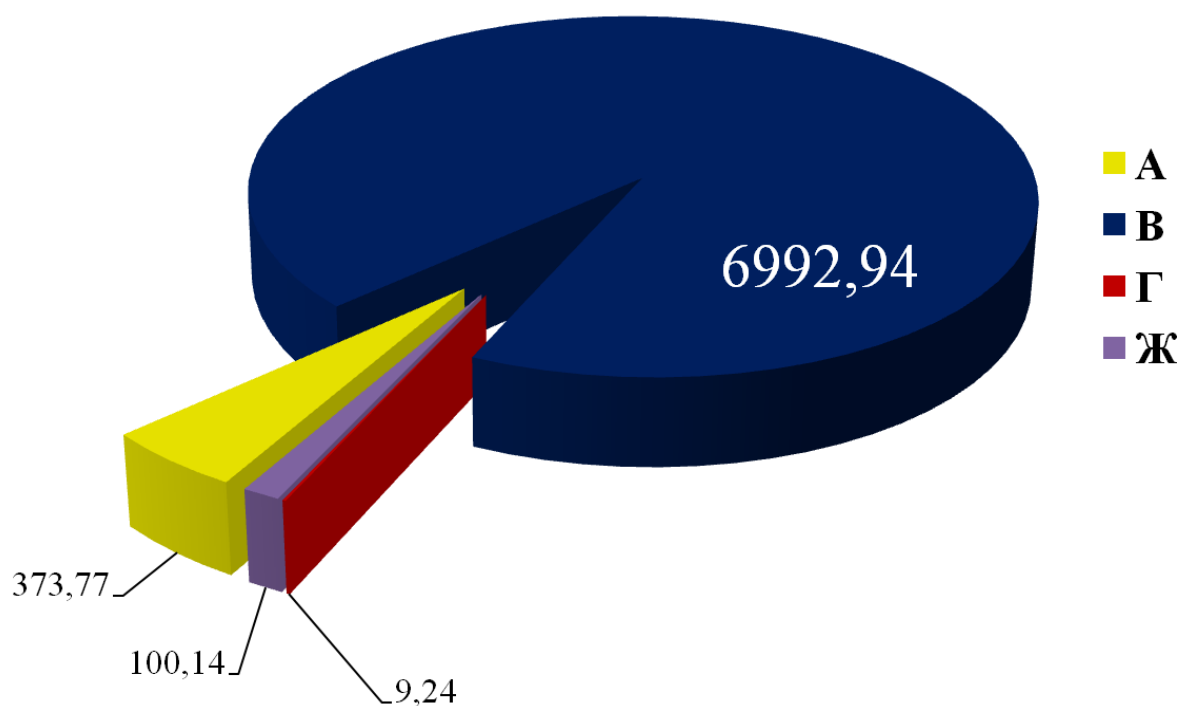


Рис. 2.8 Діаграма розподілу по групах додаткових зборів
по станції Нижньодніпровськ за 2019 рік

Джерело: розробка автора

Таблиця 2.10 - Додаткові збори по станції Нижньодніпровськ-Пристань за 2019 р.

Група	Код	Додаткові збори, тис. грн.		
		Період з 02.01.2015 по 01.01.2016	Період з 02.01.2014 по 01.01.2015	+/-
A	229	8,037	12,012	3,97
A	159	3,26	9,10	5,84
A	165	8,52	8,24	-0,27
A	164	53,86	95,73	41,87
A	177	0	10,07	10,07
B	158	8,11	5,46	-2,656
B	190	34,05	12,37	-21,68
B	251	84,85	0,004	-84,81
B	285	265,36	426,57	161,21
B	186	1245,88	1089,55	-156,33
B	203	17,17	7,47	-9,69
B	188	68,54	43,21	-25,33

Група	Код	Додаткові збори, тис. грн.		
		Період з 02.01.2015 по 01.01.2016	Період з 02.01.2014 по 01.01.2015	+/-
В	268	20,29	0,023	-20,28
В	269	0	0,005	0,005
В	255	998,03	874,18	-123,85
В	183	45,35	186,27	140,92
В	201	26,88	12,85	-14,03
В	185	0	1,46	1,46
Г	240	1,28	0,37	-0,91
Г	237	3,92	5,50	1,58
Ж	212	7,04	1,46	-5,58
Ж	211	37,65	34,76	-2,89
Ж	208	9,95	6,44	-3,50
Ж	270	4,65	3,24	-1,41
Ж	220	0	1,70	1,70
Ж	166	1,7	5,03	3,28
	ВСЬОГО	2954,45	2853,12	-101,33

Джерело: на підставі статистичної інформації Дирекції

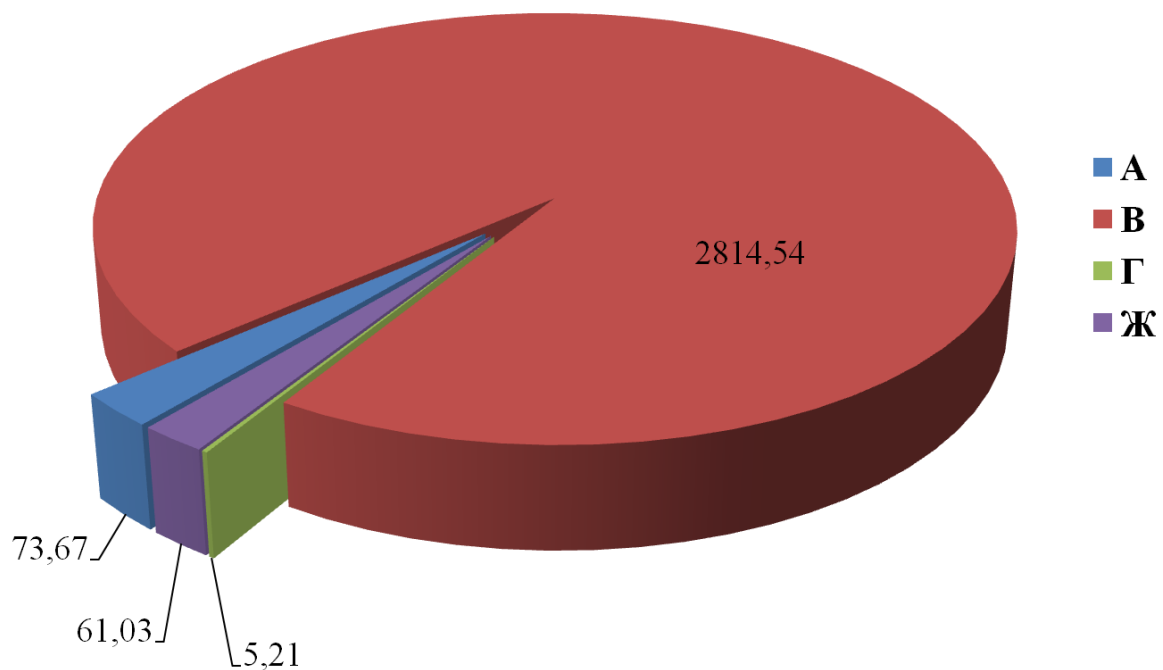


Рис. 2.9 Діаграма розподілу по групах додаткових зборів по станції Нижньодніпровськ-Пристань за 2019 рік
Джерело: розробка автора

Таблиця 2.11 - Додаткові збори по станції Дніпро-Головний за 2019 рік

Група	Код	Додаткові збори, тис. грн.		
		Період з 02.01.2015 по 01.01.2016	Період з 02.01.2014 по 01.01.2015	+/-
A	229	4,58	6,57	1,99
A	159	1,81	0,00	-1,81
A	165	1,48	0,00	-1,48
A	164	1,26	0,00	-1,26
B	158	20,96	9,59	-11,376
B	190	365,50	306,90	-58,60
B	251	1616,47	513,52	-1102,94
B	186	234,45	236,599	2,14
B	285	350,112	799,369	449,257
B	203	26,95	29,84	2,88
B	188	18,069	8,41	-9,65
B	268	5,07	1,42	-3,65
B	269	0,00	5,64	5,64
B	209	1,67	0,629	-1,04
B	183	1831,21	1875,718	44,504
B	201	164,86	78,105	-86,76
B	255	61,68	41,69	-19,99
Г	240	0,175	0,042	-0,133
Г	237	62,731	117,98	55,25
Ж	211	8,475	6,84	-1,63
Ж	220	0,638	4,468	3,829
Ж	270	0,564	1,76	1,19
Ж	166	9,80	8,99	-0,809
	ВСЬОГО	4788,56	4054,11	-734,44

Джерело: на підставі статистичної інформації Дирекції

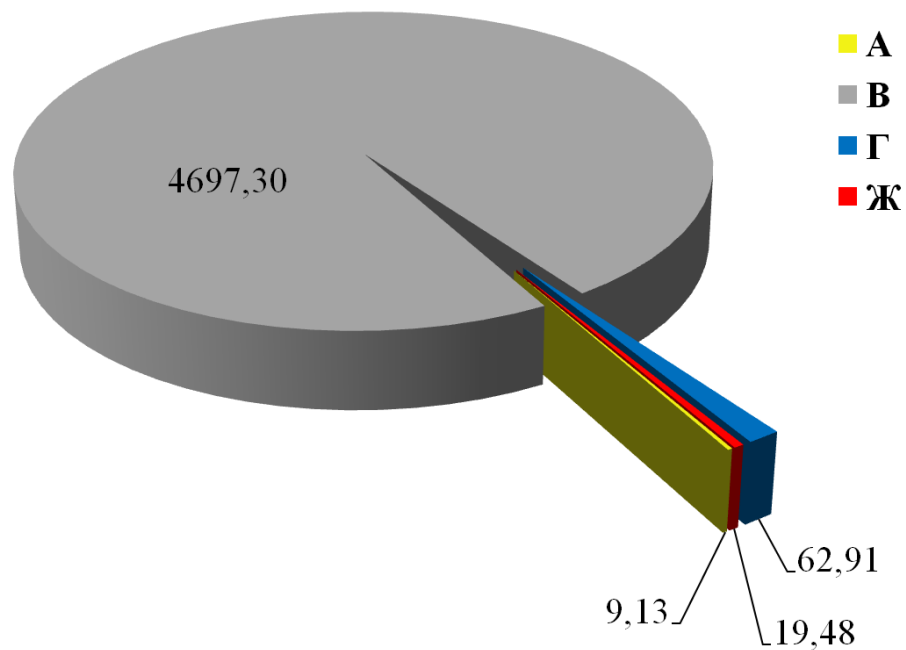


Рис. 2.10 Діаграма розподілу по групах додаткових зборів по станції Дніпро-Головний за 2019 рік

Джерело: розробка автора

Таблиця 2.12 - Додаткові збори по станції Кайдакська за 2019 рік

Група	Код	Додаткові збори, тис. грн.		
		Період з 02.01.2015 по 01.01.2016	Період з 02.01.2014 по 01.01.2015	+/-
А	229	13,64	14,52	0,87
А	162	0,38	0,00	-0,38
А	165	1,029	1,929	0,899
А	164	6,79	7,98	1,18
В	158	0,308	0,23	-0,071
В	190	22,627	45,53	22,906
В	186	252,27	252,659	0,37
В	285	3094,448	3544,55	450,10
В	203	29,406	3,076	-26,33
В	268	31,014	70,107	39,09
В	188	22,76	82,71	59,94
В	269	0,214	0,467	0,25
В	209	0,088	0,008	-0,08

Група	Код	Додаткові збори, тис. грн.		
		Період з 02.01.2015 по 01.01.2016	Період з 02.01.2014 по 01.01.2015	+/-
В	183	83,86	88,72	4,85
В	201	78,50	99,35	20,85
Г	239	4,17	0,00	-4,17
Г	240	0,32	0,6	0,28
Г	237	0,217	6,39	6,18
Ж	178	0,60	0,00	-0,60
Ж	212	1,26	0,79	-0,47
Ж	211	3,34	2,44	-0,9
Ж	208	0,13	0,35	0,213
Ж	270	3,10	1,97	-1,13
Ж	195	0,00	0,103	0,103
Ж	166	5,74	6,49	0,75
	ВСЬОГО	3656,27	4230,99	574,73

Джерело: на підставі статистичної інформації Дирекції

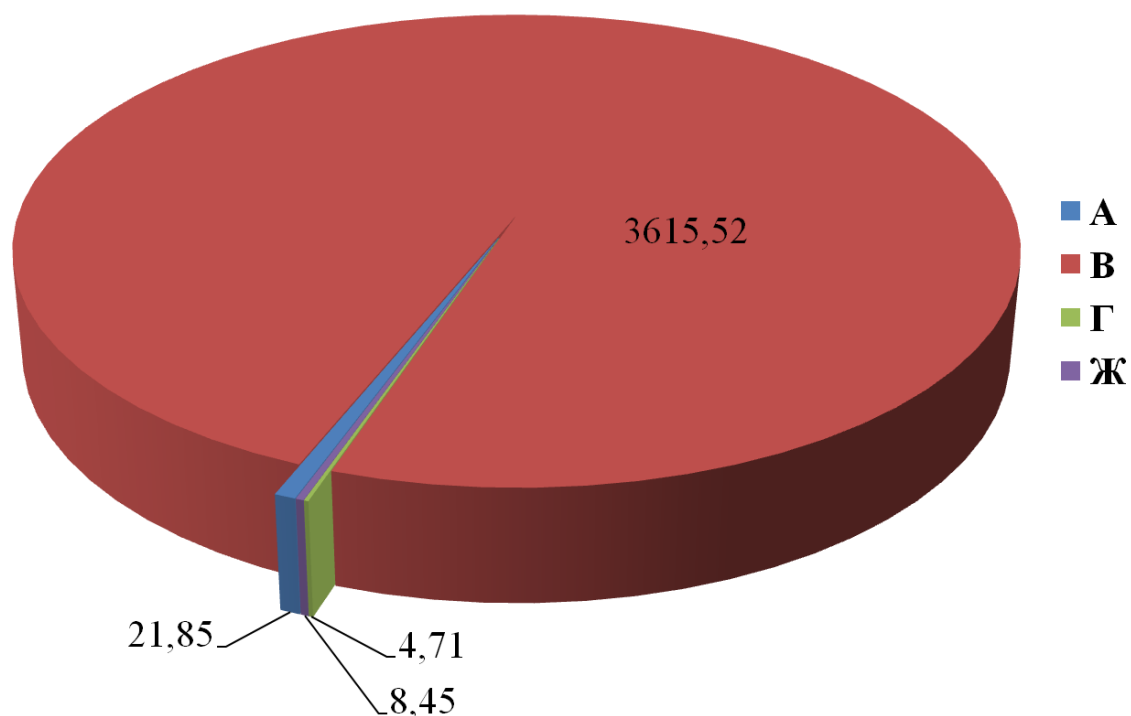


Рис. 2.11 Діаграма розподілу по групах додаткових зборів
по станції Кайдацька за 2019 рік

Джерело: розробка автора

Таблиця 2.13 - Додаткові збори по станції Горяїнове за 2019 рік

Група	Код	Додаткові збори, тис. грн.		
		Період з 02.01.2015 по 01.01.2016	Період з 02.01.2014 по 01.01.2015	+/-
А	229	8,41	9,99	1,58
А	165	3,18	11,98	8,80
А	162	0,098	0,00	-0,098
А	164	16,67	21,62	4,94
В	158	5,86	16,92	11,056
В	190	292,52	1064,29	771,78
В	251	0,016	0,96	0,95
В	285	1378,49	1942,37	563,88
В	186	636,19	497,84	-138,35
В	203	11,57	23,55	11,99
В	268	518,96	864,80	345,84
В	188	9,96	3,40	-6,55
В	269	0,00	3,62	3,62
В	209	0,001	0,00	-0,001
В	183	128,02	132,73	4,70
В	255	952,18	815,30	-136,87
В	201	154,46	57,45	-97,01
Г	239	0,00	28,29	28,29
Г	240	1,34	2,09	0,74
Г	237	0,263	0,726	0,463
Ж	212	5,24	5,79	0,54
Ж	211	9,18	7,02	-2,17
Ж	270	7,40	19,46	12,055
Ж	195	0,305	0,205	-0,095
Ж	220	0,00	4,042	4,042
Ж	166	0,29	8,79	8,50
	ВСЬОГО	4140,63	5543,27	1402,63

Джерело: на підставі статистичної інформації Дирекції

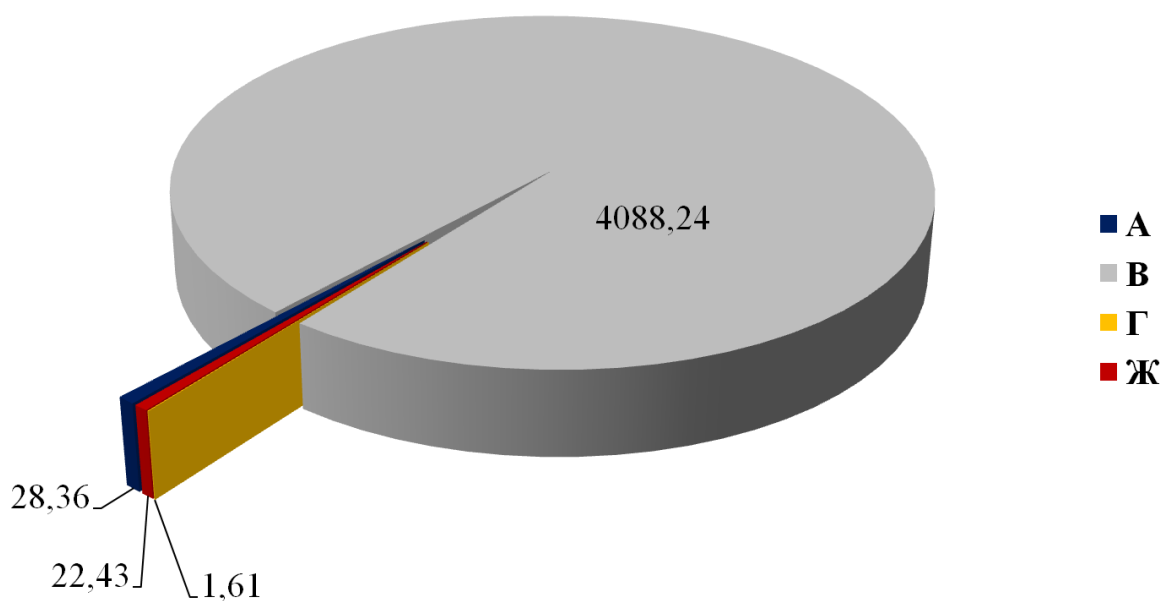


Рис. 2.12 Діаграма розподілу по групах додаткових зборів
по станції Горяїнове за 2019 рік
Джерело: розробка автора

Таблиця 2.14 - Додаткові збори по станції Діївка за 2019 рік

Група	Код	Додаткові збори, тис. грн.		
		Період з 02.01.2015 по 01.01.2016	Період з 02.01.2014 по 01.01.2015	+/-
А	229	170,54	419,60	249,06
А	159	1,65	4,76	3,11
А	165	67,78	60,12	-7,66
А	164	6,65	2,21	-4,44
В	158	32,73	1,65	-31,08
В	190	9333,72	6153,17	-3180,55
В	251	51,72	5,74	-45,98
В	285	1423,90	3363,41	1939,51
В	186	145,86	85,11	-60,76
В	203	5,98	0,00	-5,98
В	268	2239,05	1630,51	-608,54
В	188	105,62	71,85	-33,77
В	201	739,93	0,00	-739,93
В	183	271,71	470,14	198,42

Група	Код	Додаткові збори, тис. грн.		
		Період з 02.01.2015 по 01.01.2016	Період з 02.01.2014 по 01.01.2015	+/-
Г	240	14,83	5,45	-9,37
Г	237	3,55	7,69	4,13
Ж	212	9,32	6,85	-2,47
Ж	211	7,18	5,83	-1,35
Ж	208	18,96	17,09	-1,87
Ж	270	52,80	59,50	6,69
Ж	220	0,00	0,268	0,268
Ж	166	0,29	3,9	3,61
	ВСЬОГО	14703,81	12374,86	-2328,95

Джерело: на підставі статистичної інформації Дирекції

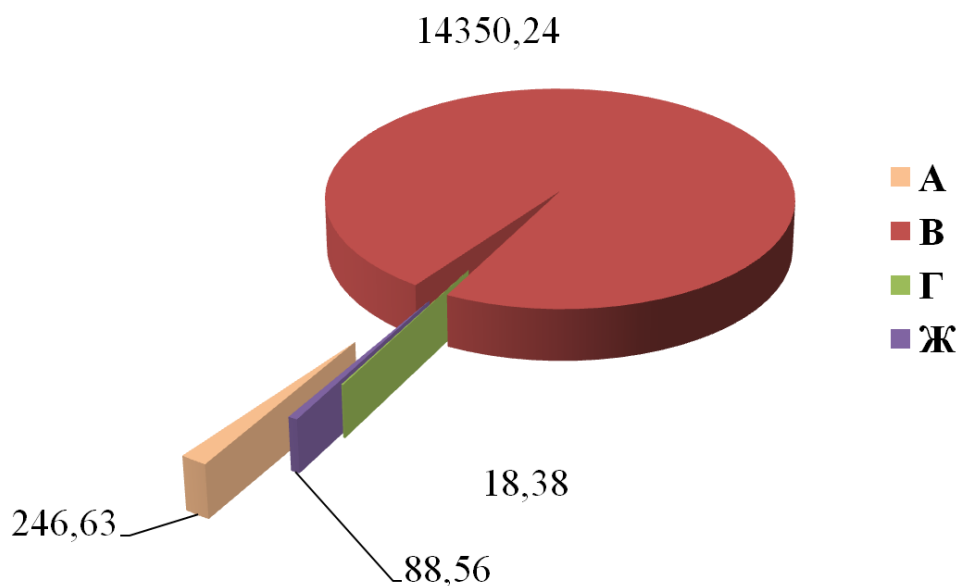


Рис. 2.13 Діаграма розподілу по групах додаткових зборів
по станції Діївка за 2019 рік
Джерело: розробка автора

Доходи станцій за додаткові збори (Ж) - Основне зменшення в обсязі 576,4 тис. грн. відбулося за рахунок:

-69,7 тис. грн. збору за заповнення перевізних документів на прохання вантажовласників (208-Ж) Основне зменшення відбулося

- 73,7тис. грн. по ст. Самарівка, з них

- 28,2 тис. грн. по ТОВ «Інтеркерама» (у 2018 р. на прохання клієнта станцією надавалась послуга по попередньому присвоєнню номеру відправки у міжнародному сполученні. У 2018 р. відправлення плитки керамічної на експорт склало 757 ваг. У 2019 р. обсяги навантаження на експорт зменшились на 235 ваг і склали 522 ваг. Це вплинуло на зменшення нарахунків по збору);

- 19,3 тис. грн. по ст. Дніпро-Головний по ТОВ ТЕП «Транско» (у 2018 р. на прохання клієнта станцією надавалась послуга по попередньому присвоєнню номеру відправки у міжнародному сполученні при відправленні шроту на Білорусь (на вимогу отримувача номер накладної мав бути вказаний у пакеті супроводжувальних документів). За 2018 р. відправлення шроту на Білорусь складало 1 028 ваг. У 2019 р. через відсутність контрактів на Білорусь перевезення відбувалося переважно на станції України. На Білорусь навантажено лише 23 ваг. Тому у 2019 р. клієнт послугою майже не користувався);

- 13,7 тис.грн по ст. Нижньодніпровськ-Вузол, з них

- 5,2тис.грн по структурних підрозділах залізниці (ВЧДЕ-3, ТЧ-1, ЕЧ-2, КМС-6, МП-57). Відповідно до розпоряджень УЗ збір за дану послугу зі структурних підрозділів не стягується;

- 4,6тис.грн по ТОВ «Інтерпайп Дніпровтормет» (послуга у 2019 р. клієнту не надавалась;

- 139,0 тис.грн збору за проведення для працівників вантажовласників технічного навчання (166-Ж) Відповідно до встановленого з 01.07.2017 р. Порядку перевірки знань осіб відповідальних за правильність розміщення і кріплення вантажів, відповідальним за навантаження представникам підприємств необхідно складати іспити 1 раз у 3 роки замість 2 років, що були встановлені у попередньому Порядку. Крім того дозвіл на роботу надається на окрему фізичну особу, яке може відповідати за правильність розміщення і кріплення вантажів будь-якого клієнта. Ці фактори вплинули на значне зниження доходів по даній позиції. Основне зменшення відбулося за рахунок:

-19,5 тис.грн по ст.Запоріжжя-Кам'янське, з них

- 10,8 тис. грн. по ТОВ «МТК» (у минулому році 35 складачів та помічників машиністів підприємства складали чергову перевірку знань правил та нормативів залізниці; у поточному році іспити не складались)

- 7,8 тис. грн. по ПрАТ «Южжокс» (у минулому році 26 машиністів та помічників машиністів підприємства складали чергову перевірку знань правил та нормативів залізниці; у поточному році іспити складала 1 людина);

- 16,6 тис. грн. по ст. Кайдацька, з них

-10,8 тис. грн. по ПрАТ «ДМЗ» (у минулому році 55 представників підприємства складали чергову перевірку знань; у поточному році іспити складали лише 8 бригадирів змін);

-16,4 тис.грн. по ст. Горяїнове по ПрАТ «ДМЗ» (у минулому році 15 складачів та 21 машиніст підприємства складали чергову перевірку знань правил та нормативів залізниці 13,5 години в присутності 5 фахівців; у поточному році іспити не складались);

-55,7 тис. грн. збору за надання одержувачам інформації про вантажі, що прибули на їхні адреси (211-Ж) На зменшення нарахувань збору вплинуло зменшення загальної кількості прибувчих вагонів на 79751 ваг (2018 р. – 633954 ваг; 2019 р. – 554203ваг) Основне зменшення відбулося:

- 13,3 тис. грн. по ст.Нижньодніпровськ через зменшення загальної кількості прибувчих вагонів на 3 866 ваг (2018 р. – 19515 ваг; 2019 р. – 15649 ваг)

- 432,2 тис. грн. збору за оформлення внутрішнього транзитного документу (ВТД) та його електронної копії (270-Ж) через зменшення загальної кількості оформлених митницями ВТД на прибувші вагони на 1 528 од (2018 р. – 6685 од, 2019 р. – 5 157 од). Основне зменшення відбулося

- 192,1 тис. грн. по ст.Ігрень по ТОВ «ПТЕК» зменшення загальної кількості оформлених митницями ВТД на прибувші вагони на 388 од (2018 р. – 621 од; 2019 р. – 233 ваг) через зменшення загальної кількості прибувчих вагонів з імпортом вантажем на 606 ваг (2018 р. – 984 ваг; 2019 р. – 378 ваг);

- 14,5тис. грн. збору за надання на вимогу вантажовласника інформації, пов'язаної зі зміною адресата (220-Ж). Основне зменшення відбулося:

-9,7 тис.грн. по ст. Дніпро-Головний (у 2018 р. на прохання клієнтів (ТОВ «ТЕП Транско», ТОВ «Атланта-агро», ТОВ «Кабріолет») станцією надано 16 телеграм щодо уточнення інформації у перевізних документах; у 2019 р. – 1 телеграма для ТОВ НВТ «Хімінтер» та 1 телеграма для ТОВ ТЕП «Транско».

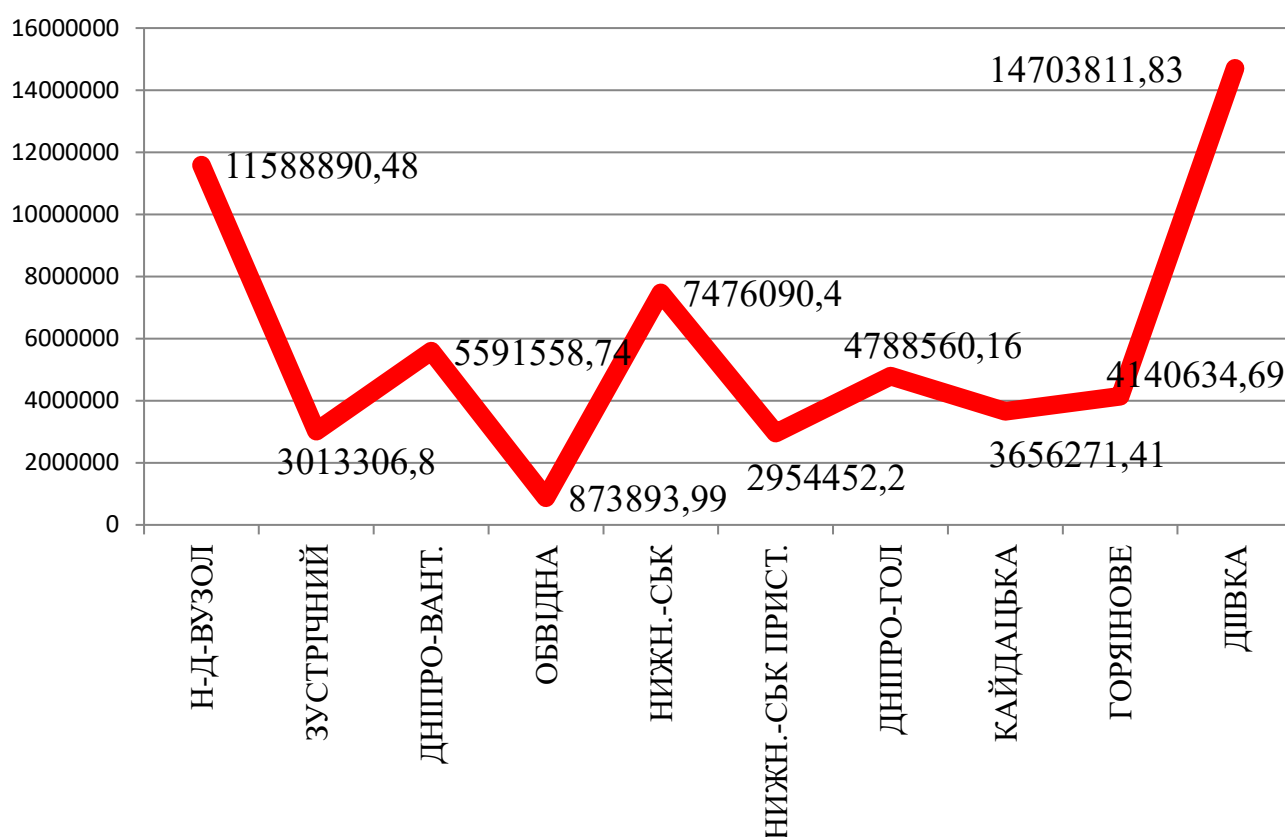


Рис. 2.12 Нетарифні надходження на станціях Дніпровського вузла за 2019 рік.

Джерело: розробка автора

Зведена діаграма нетарифних надходжень станцій Дніпровського вузла за 2019 рік свідчить про те, що об'єм надходжень не завжди залежить від класу станції. Станція Діївка відноситься до другого класу, але в «скарбничку» Дирекції її фінансовий внесок є найбільш вагомим і складає за результатами 2019 року 14,7 млн. грн., що на 3,1 млн. грн. більше відомої «фабрики маршрутів» Придніпровської залізниці – позакласної сортувальної станції Нижньодніпровськ-Вузол.

На підставі виконаних досліджень можна зробити висновок, що збільшення величини нетарифних надходжень можливо за рахунок :

1. Постійного моніторингу за станом розвитку підприємств гірничо-металургійного комплексу (ГМК), що обслуговуються станціями Дніпропетровської дирекції;
2. Контролю за виконанням фінансової дисципліни в умовах порушення договірних зобов'язань вантажовласниками (нарахування штрафних санкцій);
3. Застосування маркетингових принципів у роботі з клієнтурою;
4. Застосування логістичних принципів у роботі з клієнтурою;

2.3. Аналіз маркетингової діяльності комерційного відділу Дніпровської дирекції залізничних перевезень регіональної філії «Придніпровська залізниця» у 2019 році.

АТ «Укрзалізниця» приділяє багато уваги щодо пристосування залізничного транспорту до ринкових умов. Наукові дослідження виконуються одночасно по різних напрямках з єдиною метою – удосконалити роботу залізничного транспорту, зробити його діяльність більш прибутковою та захопити додаткову частку транспортного ринку. Для цього Дніпровським національним університетом залізничного транспорту, Українською Державною академією залізничного транспорту, Київським університетом економіки і технології транспорту, Київдніпротрансом та іншими організаціями було виконано багато науково – дослідних робіт. Частина цих розробок була реалізована і дала позитивний імідж українським залізницям.

Проаналізувавши фінансові показники від перевезення вантажів слід зазначити зростання нетарифних надходжень, також слід зазначити та відсутність дебіторської заборгованості, але залізничний транспорт постійно проводить роботу стосовно визначення частки залізничного транспорту на ринку транспортних послуг, підвищення рівня конкурентоспроможності

залізничного транспорту та залученню додаткових обсягів перевезення вантажів як у внутрішньому, так і в міжнародному сполученні [28,29,30].

З цією метою проводяться маркетингові дослідження стану ринку транспортних послуг, зокрема:

- аналіз перевезень транзитних вантажів;
- аналіз стану перевезень внутрішніх та експортних вантажів;
- аналіз обсягів вантажів, придатних для інтермодальних перевезень;
- визначення рівня конкурентоспроможності залізничного транспорту до автомобільного.

На сучасному етапі становлення ринку транспортних послуг відбувається переорієнтація обсягів роботи між різними видами транспорту як під впливом цінової конкуренції, так і нецінових факторів (термін доставки вантажів, рівень якості транспортного обслуговування, технічного оснащення тощо).

Основним завданням маркетингової діяльності при здійсненні вантажних перевезень за умови конкуренції між видами транспорту, залізницями портами сусідніх країн є прагнення зберегти своє положення на ринку транспортних послуг.

Ефективний збут послуг залізничного транспорту характеризується ростом кількості клієнтів залізниць та обсягів перевезень вантажів. Ці показники за останні роки невпинно зростають. Реклама послуг Укрзалізниці подається по телебаченню, рекламних роликах, електронних табло, рекламних щитах, вагонах пасажирських поїздів та іншими засобами. Кількість видів послуг, що надаються клієнтам значно виросла [28,29,30].

На підставі викладеного вище можна констатувати, що Укрзалізниця виконує багатий обсяг маркетингових досліджень для того щоб не тільки покращити показники роботи залізничного транспорту, а й підвищити якість наданих послуг. В цій конкурентній боротьбі з іншими видами транспорту залізниця України поступово повертають втрачені позиції та виходять на новий якісний рівень.

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.

В основі сучасної концепції маркетингу лежить ідея всебічного і повного вивчення потреб споживачів, що обслуговуються організацією на транспортному або іншому ринку, розробка продукції, яка найбільш повно задовольняє конкретні потреби й надання її споживачам у потрібний час і в найбільш зручному місці та формі, з одночасним вирішенням внутрішніх завдань організації.

Залізниці, як підприємства (організації), мета яких не тільки отримати оптимальний прибуток, але і виконати загальногосподарські й соціально-необхідні функції, вирішують складні завдання. Пояснюється це тим, що в сучасних умовах слід ув'язувати заходи, які здійснюються для отримання прибутку із проведенням робіт з підвищення привабливості та вигідності користування послугами залізниць для відправників вантажу і пасажирів. До таких заходів відносяться, насамперед, зниження транспортних тарифів (цін на послуги) і підвищення якості транспортного обслуговування.

Служба комерційної роботи та маркетингу залізниці та відділ комерційної роботи Дирекції визначає показники якості транспортного обслуговування, а саме:

1. Рівень дотримання швидкості або нормативних термінів доставки вантажів визначається відношенням нормативного строку доставки до фактичного

$$K_{TD} = T_H / T_\Phi , \quad (1.6)$$

де T_H – нормативний термін доставки вантажу, діб;

T_Φ – фактичний термін доставки вантажу, діб.

2. Рівень схоронності перевезених вантажів

$$K_{CB} = 1 - N_{HC} / N_3 , \quad (1.7)$$

де N_{HC} – кількість відправок вантажу без забезпечення належного рівня схоронності;

N_3 – загальна кількість відправок вантажу.

3. Повнота задоволення попиту

$$K_{3П} = 1 - P_{HEB} / P_\Phi , \quad (1.8)$$

де P_{HEB} – обсяги невивезених із заявлених до перевезень вантажів за відповідний період, тис.т.

4. Рівень комплексності обслуговування при перевезенні «від дверей до дверей»

$$K_{KI} = P_{KI} / P_O , \quad (1.9)$$

де P_{KI} – обсяги перевезень вантажів, виконаних «від дверей до дверей».

5. Рівень комплексності обслуговування від надання користувачам додаткових послуг

$$K_{KB} = D_{ДП} / D_3 , \quad (1.10)$$

де $D_{ДЗ}$ – доходи отримані від надання користувачам додаткових послуг, тис грн.;

D_3 – загальні доходи отримані від вантажних перевезень, тис грн.

6. Рівень безпеки перевезень

$$K_{БП} = 1 / B_\Phi , \quad (1.11)$$

де B_Φ – фактична кількість аварій та катастроф.

7. Рівень екологічності

$$K_{ЕК} = 1 - N_{HB} / N_{ЗБ} , \quad (1.12)$$

де N_{HB} – кількість випадків браку, які призвели до забруднення навколишнього середовища;

$N_{ЗБ}$ – загальна кількість браку.

Загальний комплексний показник якості транспортного обслуговування вантажовласника

$$K_K = \alpha_{TD} K_{TD} + \alpha_{CB} K_{CB} + \alpha_{ЗП} K_{ЗП} + \alpha_{KI} K_{KI} + \alpha_{KB} K_{KB} + \alpha_{БП} K_{БП} + \alpha_{ЕК} K_{ЕК} \quad (1.15)$$

$\alpha_{TD} \dots \alpha_{ЕК}$ — коефіцієнти, які враховують долю та взаємозалежність показників якості [34].

Якість транспортного обслуговування вантажовласників і пасажирів оцінюється показниками, наведеними у таблиці 2.15.

Таблиця 2.15 - Показники транспортного обслуговування вантажовласників і пасажирів

Показники	Формула визначення	Числове значення
Рівень дотримання швидкості або нормативних термінів доставки вантажів визначається відношенням нормативного строку доставки до фактичного	$K_{TD} = T_H / T_\Phi$ T_H - нормативний термін доставки вантажу, діб. T_Φ - фактичний термін доставки вантажу, діб.	0,9994
Рівень схоронності перевезених вантажів	$K_{CB} = 1 - N_{HC} / N_3$ N_{HC} - кількість відправок вантажу без забезпечення належного рівня схоронності. N_3 - загальна кількість відправок вантажу.	0,9999
Повнота задоволення попиту	$K_{ЗП} = 1 - P_{HEB} / P_\Phi$ P_{HEB} - обсяги невивезених із заявлених до перевезень вантажів за відповідний період, тис.тон. P_Φ - фактичні обсяги перевезень, тис.тон.	0,9787
Рівень комплексності обслуговування при перевезенні „від дверей до дверей”	$K_{KI} = P_{KI} / P_O$ P_{KI} - обсяги перевезень вантажів, виконаних від дверей до дверей. P_O - загальні обсяги перевезень.	0,5816
Рівень комплексності обслуговування від надання користувачам додаткових послуг	$K_{KB} = D_{ДП} / D_3$ $D_{ДП}$ - доходи отримані від надання користувачам додаткових послуг, тис грн. D_3 - загальні доходи отримані від вантажних перевезень, тис грн.	0,0865
Рівень безпеки перевезень	$K_{БП} = 1 / B_\Phi$ B_Φ - фактична кількість аварій та катастроф.	1,0000
Рівень екологічності	$K_{ЕК} = 1 - N_{HE} / N_{ЗБ}$	1,0000

	$N_{\text{НБ}}$ - кількість випадків браку, які призвели до забруднення навколишнього середовища. $N_{\text{ЗБ}}$ - загальна кількість браку.	
Загальний комплексний показник якості транспортного обслуговування вантажовласника	$K_K = \alpha_{\text{ТД}} K_{\text{ТД}} + \alpha_{\text{СВ}} K_{\text{СВ}} + \alpha_{\text{ЗП}} K_{\text{ЗП}} + \alpha_{\text{КІ}} K_{\text{КІ}} + \alpha_{\text{КВ}} K_{\text{КВ}} + \alpha_{\text{БП}} K_{\text{БП}} + \alpha_{\text{ЕК}} K_{\text{ЕК}} \alpha_{\text{ТД}} \dots \alpha_{\text{ЕК}}$ — коефіцієнти, які враховують долю та взаємозалежність показників якості.	0,7777

Джерело: розробка автора

Методика визначення якості транспортного обслуговування передбачає, що комплексний показник якості транспортного обслуговування знаходиться в межах від 0 до 1 або у відсотках від 0 до 100. Нульовий рівень при відсутності перевезення. При комплексному стратегічному маркетинговому дослідженні цей показник включають усі вимірники по т. зв. «колесу якості», в тому числі рівень транспортної забезпеченості та доступності [34].

Комплексний показник якості може бути розрахований як по окремих видах перевезень і видами транспорту, родах вантажів і регіонам країни, так і в цілому по транспортного комплексу. Як показали дослідження в даний час на залізничному транспорті України цей показник становить приблизно 82%, тобто $K_a = 0,82$.

Така натуральна оцінка якості транспортного обслуговування користувачами транспортом має велике практичне значення, оскільки враховує інтереси клієнта і представляє об'єктивну ситуацію з рівнем якості роботи транспортних підприємств. Це дозволяє розробляти стратегію підвищення якості обслуговування клієнтури для завоювання нових ніш транспортного ринку, залучення додаткових обсягів перевезень. Однак реальне вирішення даної проблеми неможливо без зіставлення з витратами на здійснено і р таких заходів. Для цього необхідно визначення економічної ефективності заходів по підвищенню якості транспортного обслуговування клієнтури. Рівень доцільного підвищення якості може бути встановлений тільки на основі розрахунку додаткового ефекту, тобто приросту прибутку, яку отримає транспортне підприємство в результаті поліпшення якості обслуговування

клієнтів за рахунок зростання обсягів перевезень та/або підвищення плати за якісні транспортні послуги протягом певного періоду часу.

Як показує практика, більшість заходів з підвищення якості транспортного обслуговування вимагають певних (додаткових) витрат. Тому розрахунок оптимального рівня якості може бути здійснено шляхом порівняння цих витрат з можливим отриманням додаткових доходів і прибутку.

Основні принципи практичної роботи з підвищення якості транспортного обслуговування полягає в наступному:

1. Якість транспортного обслуговування клієнтури повинно бути постійної, безперервної роботою всіх працівників транспортного підприємства.

2. Головною турботою повинна стати не тільки контроль за якістю перевезень, але і постійне удосконалення тих аспектів транспортного виробництва, від яких залежить якість.

3. Постачальники технічних засобів і рухомого складу, необхідних для транспортного виробництва, повинні стати реальними партнерами транспортних підприємств у забезпеченні якості перевезень.

4. Робота з поліпшення якості транспортних послуг повинна проводитися на всіх рівнях і у всіх підрозділах, включаючи ремонтний сервіс, а відповідальність за неякісні перевезення повинна лягати на всіх причетних працівників і рівною мірою. Таким чином, необхідно більш повно використовувати всі наявні можливості і здійснювати практичні дії у всьому, що стосується якості перевезень, у тому числі проводити перебудову методів управління та організації роботи транспортних підприємств, впровадження нового управлінського мислення працівників, спрямоване на підвищення якості

Результати стратегічного аудиту є інформаційною базою для проведення SWOT-аналізу -методу стратегічного аналізу, який дозволяє визначити сильні (Strength) і слабкі (Weakness) сторони фірми, а також її можливості (Opportunities) та загрози (Threats).

Причому можливості і загрози зумовлені зовнішніми (неконтрольованими та слабо-контрольованими) факторами, а сильні і слабкі сторони - внутрішніми

(контрольованими фірмою) факторами (фінанси, маркетинг, менеджмент, виробництво). Результати SWOT - аналізу узагальнюються у вигляді матриці (рис. 2.13).

S (СИЛЬНІ СТОРОНИ)	W (СЛАБКІ СТОРОНИ)
O (МОЖЛИВОСТІ)	T (ЗАГРОЗИ)

Рис. 2.13 Структура SWOT-аналізу

Джерело: [31,33]

На цьому етапі стратегічного маркетингового планування результати аудиту зовнішнього і внутрішнього маркетингових середовищ систематизуються з метою визначення маркетингових можливостей і маркетингових загроз відповідно до сприятливих і несприятливих тенденцій у зовнішньому середовищі, які можуть вплинути на ринкові позиції фірми, а також сильних і слабких сторін, які зумовлюють, відповідно, конкурентні переваги і конкурентну вразливість фірми .

Таблиця 2.16 - Матриця SWOT-аналізу факторів маркетингового середовища комерційного господарства залізниці

Strengths (сильні сторони)	Weaknesses (слабкі сторони)
1. Стабільність роботи Придніпровської залізниці у складі Укрзалізниці	1. Навантаження працівників маркетингових та рекламних підрозділів непрофільною роботою
2. Охоплення діяльністю всієї території України та сусідніх країн	2. Відсутність чіткого розподілу функцій між співробітниками всередині підрозділів маркетингу та реклами
3. Високий кваліфікаційний рівень керівництва	3. Недостатня задіяність системи навчання і підвищення кваліфікації персоналу
4. Наявність підрозділів з маркетингу та реклами на залізниці	4. Недостатність умов для розкриття робочого потенціалу кожного із співробітників
5. Наявність власних рекламних носіїв	5. Недостатність мотивації персоналу до змін
6. Помірні ціни на розміщення реклами	6. Недостатня ефективність внутрішньої інформаційної системи
7. Постійний, стабільно високий та найбільший порівняно з альтернативними видами транспорту вантажообіг та обсяг перевезень вантажів	7. Невизначеність і складність системи взаємодії між підрозділами
8. Все вищий попит на послуги залізничного транспорту	8. Наявність рекламних конструкцій сторонніх організацій
	9. Відсутність системи контролю ефективності та якості праці персоналу

	10. Недостатній професійний рівень співробітників
Opportunities (можливості)	Threats (загрози)
1. Зростання зацікавленості рекламодавців	1. Зниження лояльності рекламодавців
2. Підвищення лояльності клієнтів	2. Зниження лояльності співробітників
3. Зростання загального вантажообігу	3. Кількісне та якісне зростання конкурентів на певних сегментах
4. Підвищення рівня сервісного обслуговування вантажовласників	4. Політична нестабільність країни

Джерело: [31,33] з доробкою автора

Інший спосіб обробки swot-матриці був запропонований в 1982 році і отримав назву «tows-аналіз» або «розширена swot-матриця». Вважається, що, на відміну від «стандартного» swot-аналізу, tows-аналіз більшою мірою спрямований «назовні» і дозволяє планувати власні зміни через аналіз змін зовнішнього середовища (рис. 2.4). Tows-аналіз полегшує зіставлення зовнішніх можливостей і погроз внутрішнім слабкостям і силам аналізованого об'єкту. Метою його є фокусування уваги на побудові чотирьох груп різних стратегій. Кожна група стратегій використовує одну з парних комбінацій:

Фактори майбутнього Фактори сучасності	О (МОЖЛИВОСТІ) 1. _____ 2. _____ 3. _____	Т (ЗАГРОЗИ) 1. _____ 2. _____ 3. _____
S (СИЛЬНІ СТОРОНИ) 1. _____ 2. _____ 3. _____	SO Стратегії «Махі-Махі» Стратегії використання сильних сторін для максимальної віддачі від представлених можливостей (стратегія успіху)	ST Стратегії «Махі-Mini» Стратегії використання сильних сторін для мінімізації загроз (стратегія збереження)
W (СЛАБКІ СТОРОНИ) 1. _____ 2. _____ 3. _____	WO Стратегії «Mini-Махі» Стратегії мінімізації слабких сторін через використання представлених можливостей (стратегія конкуренції)	WT Стратегії «Mini-Mini» Стратегії мінімізації слабких сторін і загроз (стратегія оборони)

Рис. 2.14 Структура TOWS-аналізу
Джерело: [31,33]

Зауважимо, що стратегії «Mini-mini» – захисні. Вони використовуються для зменшення або запобігання втратам (збиткам), і не здатні «створювати успіх». Для розвитку використовуються останні три типи стратегій. Для заповнення tows-матриці необхідне попереднє заповнення матриці SWOT, тому й говорять, що tows-аналіз — це «розширення swot-аналізу».

Таблиця 2.17 – Матриця TOWS-аналізу факторів маркетингового середовища комерційного господарства залізниці

Фактори майбутнього Фактори сучасності	О (МОЖЛИВОСТІ)	Т (ЗАГРОЗИ)
	1) зростання зацікавленості рекламодавців; 2) підвищення лояльності клієнтів; 3) зростання загального вантажообігу; 4) розробка плану у системі підвищення кваліфікації персоналу; 5) підвищення рівня сервісного обслуговування вантажовласників	1) зниження лояльності рекламодавців; 2) зниження лояльності співробітників; 3) кількісне та якісне зростання конкурентів на певних сегментах; 4) політична нестабільність країни
S (СИЛЬНІ СТОРОНИ)		
1) стабільність роботи Придніпровської залізниці у складі Укрзалізниці; 2) охоплення діяльністю всієї території України та сусідніх країн; 3) високий кваліфікаційний рівень керівництва; 4) наявність підрозділів з маркетингу та реклами на залізниці; 5) наявність власних рекламних носіїв; 6) помірні ціни на розміщення реклами; 7) постійний, стабільно високий та найбільший порівняно з альтернативними видами транспорту вантажообіг та обсяг перевезень вантажів; 8) все вищий попит на послуги залізничного транспорту	1S – 1O, 1S – 2O, 1S – 3O 2S – 1O, 2S – 3O, 2S – 5O 3S – 3O, 3S – 4O, 3S – 5O 4S – 1O, 4S – 3O, 4S – 5O 5S – 1O, 5S – 2O, 5S – 5O 6S – 1O, 6S – 5O 7S – 2O, 7S – 3O, 7S – 5O 8S – 2O, 8S – 3O, 8S – 5O	1S – 4T, 1S – 3T 2S – 4T, 2S – 3T 3S – 1T, 3S – 2T, 3S – 3T 4S – 1T, 4S – 3T 5S – 1T, 5S – 3T 6S – 1T 7S – 3T, 7S – 4T 8S – 1T, 8S – 2T, 8S – 3T, 8S – 4T
W (СЛАБКІ СТОРОНИ)		
1) навантаження працівників маркетингових та рекламних підрозділів непрофільною роботою; 2) відсутність чіткого розподілу функцій між співробітниками всередині підрозділів маркетингу та реклами; 3) недостатня задіяність системи навчання і підвищення кваліфікації персоналу;	1W-1O, 1W-5O 2W-1O, 2W-2O, 2W-5O 3W-4O, 2W-5O 4W-3O, 4W-4O, 4W-5O 5W-1O, 5W-2O, 5W-5O 6W-5O 7W-2O, 7W-5O 8W-1O, 8W-3O	1W-1T, 1W-2T, 1W-3T 2W-2T 3W-2T, 3W-3T 4W-1T, 4W-2T 4W-1T, 4W-2T, 4W-3T 6W-2T, 6W-3T 7W-1T, 7W-2T, 7W-4T 8W-3T

4) недостатність умов для розкриття робочого потенціалу кожного із співробітників; 5) недостатність мотивації персоналу до змін; 6) недостатня ефективність внутрішньої інформаційної системи; 7) невизначеність і складність системи взаємодії між підрозділами; 8) наявність рекламних конструкцій сторонніх організацій; 9) відсутність системи контролю ефективності та якості праці персоналу;	9W-2O, 9W-5O	9W-2T, 9W-3T
--	--------------	--------------

Джерело: [31,33] з доробкою автора

3. ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ НЕТАРИФНИХ НАДХОДЖЕНЬ ЗАЛІЗНИЦІ НА ОСНОВІ ЗАСТОСУВАННЯ МАРКЕТИНГОВИХ ПРИНЦИПІВ УПРАВЛІННЯ

3.1. Розвиток системи надання додаткових послуг

Проведені дослідження свідчать, що додаткове залучення клієнтів до перевезень вантажів залізницею з метою розвитку системи надання додаткових послуг залежить від виконання таких заходів:

- підвищення привабливості вантажних перевезень для споживачів за рахунок постійної їх оптимізації, зростання маршрутної швидкості, удосконалення системи вантажних перевезень за рахунок обслуговування клієнтів «від дверей до дверей», задоволення попиту підприємств необхідним рухомим складом, придатним до перевезення відповідного вантажу;
- укладання договорів про організацію перевезень вантажів та проведення розрахунків за перевезення та надані послуги з наданням єдиного коду платника та вантажовідправника / вантажоодержувача на всій території обслуговування АТ «Укрзалізниця»;
- введення визначення клієнтом розміру попередньої оплати та періодичність її внесення, виходячи з очікуваного обсягу перевезень та послуг на підставі діючих тарифів;
- упровадження повного електронного документообігу між клієнтом та перевізником;
- введення єдиних по АТ «Укрзалізниця» ставок зборів за вільними тарифами;
- оновлення та поповнення рухомого складу для збільшення обсягів вантажних перевезень за рахунок використання кредитних або лізингових програм;
- розвиток та оновлення термінально-складських комплексів на базі існуючих дистанцій вантажно-розвантажувальних робіт (МЧ);
- електрифікація та відновлення двоколійних вставок або будівництво двоколійних перегонів на ділянці Запоріжжя – Пологи – Комиш-Зоря для підвищення обсягів та економічності вантажних перевезень залізничної сировини з криворізького регіону в напрямку Донбасу, що зумовлено

проведенням АТО на території Донецької залізниці та неможливістю доставки вантажу звичайними маршрутами слідування, що передбачені планом формування поїздів.

- упровадження автоматизації процесів, насамперед електронного документообігу у внутрішньому сполученні, — це значний крок уперед в організації комерційної роботи залізниць. Автоматизована обробка одночасно реалізує: достовірність розрахунків, створення інформаційної моделі всіх проведених операцій із можливістю виконання аналітичних запитів, робота в режимі «реального часу» що запобігає виникненню відтермінування фінансових операцій, достовірність та гнучкість доступу до інформації, що зберігається.
- зі сторони користувача послуг також помітні значні зміни, а саме планування замовлень на перевезення (АС Месплан) та оформлення документів (АС Клієнт УЗ) виключно за допомогою веб-інтерфейсів, що значно скорочує контакти клієнтів із залізницею, формалізує взаємовідносини та економить час обох сторін процесу перевезень.

Наступним кроком автоматизації, безперечно, є зведення всіх існуючих систем у «Єдине вікно» із використанням єдиного ідентифікатора користувача послуг та максимальне використання можливостей електронного цифрового підпису на всіх етапах контакту клієнт – залізниця. Але для цього, крім програмних змін, також необхідні зміни нормативних документів, що потребує певного часу.

В теперішній час підвищення ефективності діяльності комерційного господарства передбачено завдяки застосування договірних (вільних) тарифів. А саме за рахунок надання додаткових послуг залізницею, на прохання замовників або вантажовласників.

Перелік цін на виконання робіт (послуг), пов'язаних з перевезенням вантажів, які надаються за вільними тарифами, розроблені регіональної філії Придніпровська залізниця АТ «Укрзалізниця» з урахуванням фактичного

показнику індексу цін виробника на товари та послуги за 2-й квартал 2020 року (введені в дію з 29.08.2020 року), (табл 3.1).

Таблиця 3.1- Перелік послуг, які надаються за вільними тарифами

Перелік цін					
на виконання робіт (послуг), пов'язаних з перевезенням вантажів, які надаються за вільними тарифами, розроблені регіональною філією «Придніпровська залізниця» АТ «Укрзалізниця» з урахуванням фактичного показнику індексу цін виробника на товари та послуги за 2-й квартал 2020 року					
№ з/п	Назва збору	Одиниця виміру	Вартість послуг, грн. без ПДВ	Вартість послуг, грн. з ПДВ	Дата введення в дію
1	2	3	4	5	6
1	Надання підвищеної колії для вивантаження вагонів силами та засобами отримувача, приколійних складів та майданчиків в тимчасове користування (тільки для підвищеної колії)	за вагон	396,08	475,3	29.08.2020
2	Очищення, промивання, дезінсекція та дезінфекція вагонів (контейнерів) засобами АТ "Укрзалізниця"	за 1 критий вагон	3888,05	4665,66	
		за 1 ізотермічний вагон	3997,59	4797,11	
		за 1 40-ка фут.контейнер	3888,05	4665,66	
		за 1 20-ти фут.контейнер	2620,58	3144,7	

Джерело: [35] з доробкою автора

Сучасне суспільство висуває нові вимоги до транспортного обслуговування населення, які ґрунтуються на найбільш повному та якісному задоволенні попиту на перевезення. В умовах значного зносу основних фондів, невідповідності матеріально-технічної бази потребам залізничного транспорту, загостренні конкуренції – це складно. Тому відчувається потреба у заходах, що сприяють підвищенню ефективності пасажирських перевезень без додаткових витрат або із мінімальним вкладанням фінансових коштів.

Сьогодні необхідно розвивати сферу додаткових комплексних послуг, які дозволять отримувати залізницям прибуток і не будуть підпадати під поточну тарифікацію основних послуг залізничного транспорту.

Таким чином, доцільним є застосування АТ «Українські залізниці» маркетингової стратегії розвитку – стратегії диверсифікації, яка ґрунтується на розвитку нового виду діяльності для залізничного транспорту, але пов'язаного комерційно і технологічно із основною діяльністю залізниць – перевезеннями.

Договірні тарифи можуть встановлюватися в різних формах: у вигляді провізних плат в залежності від відстані, надбавок (коефіцієнтів) до преїскурантного тарифом, ставок зборів, плат тощо. В тих випадках, коли додаткові роботи і послуги носять одноразовий, нерегулярний характер або витрати щодо їх здійснення значно різняться в залежності від конкретних умов, величина договірної тарифу може встановлюватися окремо для кожного конкретного випадку (без розробки уніфікованих преїскурантів).

Рівень договірних тарифів фіксується в протоколі (договорі) погодження, який підписується керівниками підприємства залізничного транспорту та підприємства – замовника робіт, послуг. На прохання замовника робіт, послуг йому надається калькуляція для ознайомлення.

Вільні тарифи визначаються, виходячи з кон'юнктури ринку, якості й споживчих властивостей робіт і послуг.

У вільних тарифах ураховується собівартість виробництва й прибуток без обмеження рівня рентабельності.

У відповідності із Переліком вільних (договірних) тарифів на вантажні перевезення в Україні, згідно Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (Тарифне керівництво №1), а також телеграфних розпоряджень (розгляду калькуляцій на підставі ст. 58 Статуту залізниць України 2015 року) на нові єдині ставки зборів за вільними тарифами (на підставі окремих договорів), без урахування податку на додану вартість на послугу Дніпровська дирекція надає наступні послуги що наведені у таблиці 3.2 [15, 27]

Таблиця 3.2 Перелік послуг, які надаються за вільними тарифами
Дніпровською дирекцією

Код	Найменування послуги		Сума, грн	
164/314	Подача вагонів і контейнерів для навантаження (вивантаження) у визначений час, періоди доби, дні тижня чи місяця за наявності окремої письмової заявки або договору на виконання цієї послуги	у розрахунку на 1 вагон або перший вагон у групі одночасно поданих вагонів	264,52	
		у розрахунку на кожний наступний вагон у групі	90,47	
		на 1 контейнер (крім домашніх речей)	3-х тонний	67,29
			5-ти тонний	125,69
			20-ти тонний	458,66
165/315	Розробка та коригування на прохання від правників креслень, схем, виконання розрахунків навантаження і кріплення вантажів, перевірка і затвердження креслень і розрахунків, наданих відправниками	розробка та затвердження місцевих Технічних умов навантаження та кріплення вантажів, що виконуються на прохання відправника	9752,01	
		повторне погодження 1 місцевих технічних умов навантаження та кріплення вантажів іншим вантажовідправникам	1207,08	
		перевірка правильності розробки погодження та затвердження креслень, схем на перевезення не передбачених Технічними умовами навантаження та кріплення вантажів, за 1 креслення або схему	577,24	
		перевірка правильності розробки погодження та затвердження креслень, схем на перевезення негабаритних та не передбачених Технічними умовами навантаження та кріплення вантажів	для вантажу великих ступенів негабаритності	2849,25
			для вантажу великих ступенів негабаритності	2278,47
		повторне погодження іншим відправникам для вантажу великих та малих ступенів негабаритності	1426,84	
		розгляд ескізів (за розгляд	524,81	

		одного ескізу)	
177/327	Розробка та коригування єдиних технологічних процесів роботи під'їзних колій промислових підприємств на їх прохання (ЄТП)	Розробка ЄТП	24188,38
		Коригування ЄТП	12052,88
		Коригування при включенні контрагентів	3920,97
159/309	Подача й забирання вагонів та контейнерів для навантаження або вивантаження на станції, не відкриті для виконання комерційних операцій, а також роботи, пов'язані з прийманням, видачею, навантаженням і вивантаженням на цих станціях		250,17
229/381	Інші послуги на прохання вантажовласників	Надання підвищеної колії для вивантаження вагонів силами та засобами отримувача у розрахунку на 1 вагон	267,19
		Надання додаткових примірників документів: пам'яток ГУ-45, ГУ-45к; відомостей ГУ-46, ГУ-46а, ГУ-46к; накопичувальних карток ФДУ-92 та ін. Документів, які оформлюються через АРМ ПЗ та АРМ ТВК на вимогу клієнтів	14,18
		Надання додаткових примірників облікових карток виконання плану перевезень на вимогу клієнтів, які оформлюються у ручному режимі	14,94
		Надання складів в тимчасове користування в місяць /з відшкодуванням амортизаційних відрахувань за 1м2 складів	77,11/0,34
		За надання майданчиків в тимчасове користування для виконання вантажних операцій силами та засобами вантажовласника за 1 вагон (здійснюється за накопичувальними картками)	257,47
		Складування вантажів у смузі відведення (надання дозволу)	106,16
188/338	Маневрова робота	за півгодини	585,8
158/308	Оформлення переадресування вантажів	за один вагон з вантажем	308,9
		за один порожній власний чи орендований вагон	298,3
		за кожний вагон при переадресуванні одночасно одним вантажовласником двох	201,6

		і більше вагонів з вантажем або порожніх власних чи орендованих вагонів, оформлених окремими відправками		
		за маршрутну відправку завантажених або порожніх вагонів		790,8
		за групову відправку завантажених або порожніх вагонів		703,3
		за один контейнер		232,2
		за відправку при переадресуванні домашніх речей		85,9
220/372	Надання на вимогу вантажовласника інформації, пов'язаної зі зміною адресата			414,8
208/360	Заповнення перевізних документів на прохання вантажовласників	у внутрішньо-му сполученні	за документ	31,8
			за копію	10,6
		у міжнародно-му СМГС, ЦІМ та ін.	за документ	43,6
			за копію	14,6
		попереднє присвоєння номера відправки в міжнародному сполученні за документ		12,4
212/364	Видача довідок, пов'язаних з перевезенням вантажів та проведенням розрахунків за них	у письмовому вигляді		17,6
		телеграфом		106,1
211/363	Надання одержувачам інформації про вантажі, що прибули на їхні адреси на станції призначення за повідомленням	телефоном		6,6
		Поштовим зв'язком		9,4
		телеграфом		106,1
		факсом		13,4
		посланцем		100,7
		Електронною поштою		за домовленістю сторін
166/316	Проведення для працівників вантажовласників на їх письмове звернення технічного навчання, іспитів, надання консультацій з питань, що стосуються перевезення вантажів, за 1 люд.-годину			145,3
125/161/311	Накладення та зняття працівником залізниці:	ЗПП (канатних закруток), за 1закрутку		10,0
		пломб, за 1 пломбу		17,4
195/345	Зважування вантажів або порожніх вагонів (контейнерів) та за зважування вантажів у пунктах перевалки на	при зважуванні на вагонних вагах за один вагон будь-якої вантажопідйомності		156,6
		при зважуванні на товарних вагах за одну тонну		18,6

	вагах залізниці	при зважуванні на автомобільних вагах	з автомобіля	27,2
			з автопричепа	14,0
178/328	Участь на вимогу вантажовласника працівника залізниці у зважуванні або видачі вантажу	за перші півгодини		132,5
		за кожні наступні півгодини		29,4

Джерело: [35] з доробкою автора

Базою для визначення рівня договірних тарифів є додаткові витрати залізниці на виконання послуг клієнтурі. Розмір ставки договірного тарифу визначається на основі собівартості виконання робіт і послуг з нарахуванням необхідного рівня рентабельності.

Рівень договірних тарифів повинен доводити до відомості відправників вантажу (вантажоодержувачів) з використанням різних видів зв'язків.

Оформлення (узгодження) розміру й умов виконання перевезень, робіт і послуг, відповідальність сторін, провадиться шляхом оформлення відповідного договору або протоколу. У ньому вказуються види перевезень, робіт і послуг, умови їхнього виконання, взаємна економічна відповідальність, терміни дії й т.д. Проект договору направляється залізницею замовникові на узгодження. Документ підписується керівниками підприємства залізничного транспорту й підприємства - замовника.

3.2 Шляхи підвищення ефективності діяльності комерційного господарства залізниці

В межах даного проекту запропоновано шляхи підвищення ефективності діяльності комерційного господарства Дирекції залізниці за рахунок наступних заходів

1. Удосконалення організації вантажних перевезень щодо накопичення порожнього власного рухомого складу;
2. Підвищення якості обслуговування клієнтів за рахунок впровадження нових послуг;
3. Використання логістики та інноваційних технологій на залізничному транспорті.

З метою безперервного контролю за місцем знаходження власного рухомого складу ТОВ «Металургтранс» та формування маршруту з порожніх вагонів цієї операторської компанії, зменшення часу простою порожнього власного рухомого складу та, відповідно обігу такого вагону, запроваджується операція з накопичення цих вагонів.

Вартість послуги по накопиченню порожнього власного рухомого складу на прикладі оператора по станції П'ятихатки Придніпровської залізниці, складається з таких елементів:

- | | |
|--|-------------|
| 1. Кількість вагонів у маршруті - | 57 вагонів; |
| 2. Час накопичення маршруту - | 24 годин; |
| 3. Витрати часу на маневрову роботу по формуванню маршруту - | 0,5 години; |
| 4. Збільшувачий коефіцієнт.- Кзб-2,002 (згідно телеграми № 00047/ЦМ від 30.01.2015 (ЦЗМ-14/144)) станом на 31.01.2015. | |

Плата за користування власними вагонами-зайняття колій станції $(36,2 \text{ грн.} \times K_{зб} \times 57)/2 = 2065,50 \text{ грн.}$ (без ПДВ).

Вартість маневрової роботи по договірному тарифу при формуванні маршруту за 0,5 години $292,6 \text{ грн.} \times K_{зб} = 585,80 \text{ грн.}$ (без ПДВ)

Всього витрат (без ПДВ); $2\,065,50 \text{ грн.} + 585,80 \text{ грн.} = 2\,651,30 \text{ грн.}$ або 46,50 грн. за один вагон

Плата (з ПДВ) за накопичення з розрахунку на один порожній власний вагон складає – 55,80 грн. (п'ятдесята п'ять гривень, 80 коп.)

В межах дипломної роботи також запропоновано підвищення якості обслуговування клієнтів за рахунок впровадження послуги з надання одержувачам інформації електронною поштою про вантажі, які прибули в їх адресу на станції призначення.

З метою покращення якості транспортного обслуговування користувачів залізничного транспорту в умовах підвищення ефективності використання прогресивних технологій ініційована розробка *калькуляції на послуги з надання*

клієнтам – одержувачам інформації про вантажі, які прибули в їх адресу на станції призначення, електронною поштою.

Згідно Тарифного керівництва №1, затвердженого наказом Міністерства транспорту і зв'язку України №317 від 26.03.2009 року, в розділі 3 «Збори за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів» пункті 10 «Збори і інші додаткові операції» встановлені ставки зборів за надання одержувачам інформації про вантажі, які прибули в їх адресу на станції призначення, по засобом телефонного зв'язку, поштового зв'язку, телеграфу, факсу, а також кур'єром [27].

Для розробки калькуляції на початковому етапі узяті 2-і опорні станції (Правда і Кам'янське). Для проведення повідомлення вантажоодержувача по електронній пошті на робочому місці комерційного агента було встановлено програмне забезпечення LotusNotes з виходом в Інтернет, яке дає можливість посилати повідомлення вантажоодержувачеві на електронну пошту з подальшим повідомленням про одержання листа. По станціях була розроблена стандартна форма для повідомлення вантажоодержувача, надана у таблиці 3.3.

Таблиця 3.3 - Форма для повідомлення вантажоодержувача

Кількість вагонів	Найменування вантажу	Маса вантажу
1	2	3
XX	XX	XX

Джерело: [35] з доробкою автора

Після прибуття вагонів на станцію оператор технічної контори повідомляє комерційного агента про прибуття вагонів в адресу вантажоодержувача по телефону. Комерційний агент отримує від технічної контори прибулі паперові документи, а в разі електронних накладних вибирає інформацію з АРМТВК необхідну для повідомлення. Після підготовки всієї необхідної інформації агент вводить її в стандартну форму повідомлення в програмному забезпеченні MicrosoftWord. Далі комерційний агент відправляє повідомлення на електронну пошту вантажоодержувача вказану в договорі

засобами LotusNotes. Після відправки переконується в тому, що лист доставлений.

На основі вказаних робіт були проведені хронометражні спостереження. На формування стандартної форми повідомлення і його відправки комерційному агенту потрібний в середньому 11 хвилин, при цьому робота безпосередньо на ЕОМ займає близько 4 хвилини. З урахуванням того, що витрати електроенергії ПЕОМ за годину складають 60 Вт, у калькуляції витрат передбачено 0,005 грн на вказані витрати. Необхідно врахувати також середньомісячні амортизаційні відрахування на утримання ПЕОМ, що складають 80,73 грн. Калькуляція даної послуги наведена у таблиці 3.4. Ставка збору вноситься у додаток до Договору про організацію перевезень між клієнтом і залізницею.

Таблиця 3.4 – Калькуляція вартості послуги: «Надання одержувачам інформації електронною поштою про вантажі, які прибули в їх адресу»

№ п/п	Назва показників	Одиниця виміру	Кількість	Вартість, грн.
1	<i>Прямі витрати:</i>			
	Трудовитрати комерційного агента	11 хв.		5,05
	Нарахування на заробітну плату	%	22,0	1,24
	Матеріали (витрати на електроенергію)			0,005
	Інші			0,07
	Разом			6,36
2	<i>Загальновиробничі витрати</i>	%	80	5,09
3	<i>Адміністративні витрати</i>	%	11,9	0,75
	Собівартість послуги			12,2
	Рентабельність	%	25	3,05
	Ціна			15,25
	ПДВ	%	20	3,05
	Вартість послуги з урахуванням ПДВ	грн.		18,30

Джерело: [35] з доробкою автора

3.3. Використання логістики та нових технологій на залізничному транспорті

Питання використання логістики безумовно знаходяться під контролем Центру транспортної логістики (ЦТЛ), розповсюдження та використання пропозицій якого також є шляхом для підвищення конкурентоздатності українських залізниць та збільшення нетарифних надходжень.

Основним сегментом транспортної системи України на сьогодні є залізниця. Мережа українських залізниць є однією з найбільш розвинутих серед європейських країн, і за довжиною залізничних колій Україна посідає четверте місце в Європі і тринадцяте – у світі (експлуатаційна довжина – 21,7 тис. км). Українські залізниці займають провідне місце за обсягами вантажоперевезень всередині країни та відіграють важливу роль у реалізації транзитного потенціалу України. Більше 82,7% від загальної кількості перевезень вантажів здійснюється залізницями України. Мережа залізниць безпосередньо межує і взаємодіє із залізницями Росії, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини та забезпечують роботу із 56 міжнародними залізничними переходами, а також обслуговують 18 українських морських та річкових портів Азово-Чорноморського басейну (близько 70% усього транзитного потоку спрямовано саме на порти).

Основними вантажами, що перевозяться залізницями України є кам'яне вугілля, залізорудна сировина, будівельні вантажі та мінеральні добрива. Важливе місце займають також різноманітні метали, нафтові вантажі, зерно. Ці вантажі становлять близько чверті усіх перевезень. За обсягами перевезень вантажів українські залізниці займають четверте місце на Євразійському континенті та шосте – у світі.

Найбільш напруженими лініями вантажопотоків всередині країни є Кривий Ріг — Дніпро, Кривий Ріг — Фастів — Львів, а також лінії до морських портів: Одеси, Черноморська, Южного, Бердянська, Маріуполя та ін.

Залізничні вантажні перевезення можуть здійснюватися у напіввагонах, критих вагонах, цистернах, на відкритих платформах, вагонах-термосах, контейнерах різних типів і т.д.

Філія «ЦТЛ» допомагає організувати роботу з перевезення вантажів залізничним транспортом України (планування перевезень, контроль за просуванням вагонів, розрахунок вартості перевезення, плати за користування вагонами, вибір оптимального маршруту та ін.).

Так увага приділяється перевезенням зернових вантажів – порядок планування перевезень зернових вантажів маршрутами на АТ УЗ (відправницькими/ступеневими) здійснюються на підставі Правил планування перевезень вантажів.

За 15 діб до планового місяця, що йому передусь, відправники у системі АС «МЕСПЛАН» розміщують попередні плани навантаження з ознакою «маршрут».

В подальшому для організації перевезення зернових вантажів організованими маршрутами (в т.ч ступеневими) не пізніше ніж за 10 діб до початку декади вантажовідправники надсилають до філії «ЦТЛ» (за реквізитами вказаними у договорі) особисті листи, в довільній формі з обов'язковим зазначенням наступних даних:

- Номер плану (десяти значний)
- Станція навантаження, код станції
- Планова дата навантаження маршруту
- Відправник, код (чотири значний)
- Власник вантажу
- Власник фронту навантаження (елеватор)
- Платник, код (семи значний)
- Станція призначення, код
- Отримувач, код (чотири значний)
- Назва вантажу

На підставі введених завчасно відправниками планів та надісланих особистих листів, заступник начальника відділу організації та контролю перевезень філії «ЦТЛ» АТ УЗ здійснює моніторинг заявлених планів і формує зведений план-графік маршрутизації на поточну декаду для станцій, які мають можливість формувати відправницькі маршрути з вагонів хопер-зерновозів. Після чого, директор ЦТЛ погоджує складений план-графік навантаження маршрутів і подає на затвердження операційному директору (ЦЦО) АТ «Укрзалізниця» не пізніше ніж за 3 доби до початку поточної декади. Затверджений план-графік, є обов'язковим до виконання диспетчерським апаратом ЦТЛ, ЦД та Одеської регіональної філії і регіональних філій навантаження при формуванні і скеруванні потягів у складі порожніх вагонів хопер-зерновозів після їх вивантаження в портах України до маршрутних станцій навантаження.

Затверджений план маршрутизації на поточну декаду розміщується на сайті філії «ЦТЛ».

При формуванні плану-графіка маршрутизації, в ході моніторингу, враховуються наступні чинники:

1) рівномірний розподіл по регіонам навантаження з урахуванням завчасно-заведених планів відправниками у відповідності до переробної здатності маршрутних станцій на регіональних філіях;

2) сумарна оптимальна кількість маршрутів в вагонах ЦТЛ (відправницьких та ступеневих) на добу по АТ «Укрзалізниця» - 15 (починаючи з січня 2019 року), в той же час беручи до уваги той факт, що сумарна максимально - допустима кількість навантаження маршрутів в т.ч. по регіональним філіям АТ УЗ при умові, що добового гарантованого вивільнення загального парку вагонів хопер-зерновозів повинна складати у кількості не менше 2000 одиниць в портах України, і не може перевищувати навантаження по регіональних філіях:

- Південно – Західній – 7

- Львівській – 2

- Одеській – 6
- Південній – 8
- Придніпровській – 2
- Донецькій – 1

3) відвантаження відправницького маршруту по одній станції повинно становити не більше 5 маршрутів в вагонах ЦТЛ в поточну декаду і не частіше ніж через добу.

4) кількість погоджених маршрутів для одного відправника має становити не більше ніж 4 маршрути в вагонах ЦТЛ в поточну декаду.

Згідно з узгодженим операційним директором АТ УЗ планом-графіку маршрутизації на поточну декаду, плановий відділ ЦТЛ приступає до погодження заведених планів відправників з ознакою «маршрут» в АС «МЕСПЛАН». Відправники після погодження плановим відділом ЦТЛ своїх планів, проставляють в АС «МЕСПЛАН» електронні заявки на дату навантаження в рамках запланованої поточної декади.

Графік відправницьких маршрутів з вагонів зерновозів в АС «МЕСПЛАН» є невід'ємною частиною загального графіку навантаження, на нього розповсюджуються всі діючі логічні контролі щодо навантажувальної /вивантажувальної спроможності під'їзних колій та місць загального користування. При цьому, електронні заявки на навантаження погоджується одночасно з портом (отримувачем) і елеватором навантаження (в разі, якщо елеватор підєднався до системи погодження у АС «МЕСПЛАН»), дата навантаження синхронізується системою логічного контролю «АС Паспортизації, експлуатації, контролю під'їзних колій підприємств» з довідником переробної спроможності в АС «МЕСПЛАН» з метою уникнення проставлення дати електронних заявок понад нормативної навантажувальної спроможності станцій та фронтів навантажень.

На підставі погоджених планів перевезень та електронних заявок в АС «МЕСПЛАН» - здійснюється подача порожніх вагонів хопер-зерновозів ЦТЛ.

27.11.2020 оприлюднено нову редакцію Договору про надання послуг з організації перевезень вантажів залізничним транспортом. Такі зміни вступають в дію 29.12.2020, відповідно до п. 9.4.Договору. Рішенням правління АТ «Укрзалізниця» від 19.11.2020 вносяться наступні зміни:

- у пункти 1.3., 3.2.1., 3.4.1., 3.4.2., 7.1., 14. Договору;
- встановлено ставка плати за використання власних платформ фітінгових Перевізника (Спл) у вантажному та порожньому рейсах по території України та за межами України у розмірі 485,00 грн за 1 добу (табл. 1 Додатку 1-2 до Договору);
- визначення км у Додатку 1-2 до Договору;
- у пункти 1., 7. Додатку 1-4 до Договору;
- Додаток 1-5 до Договору (зведена таблиця змін) Додаток А

Висновки

Відповідно до затвердженої теми дипломної роботи у першому розділі дослідження розкрито теоретико-методологічні засади системи формування нетарифних надходжень залізниць з урахування специфіки галузі, що має місце у транспортному менеджменті, проаналізовано наукову та технічну літературу. Наведено характеристику видів та способів аналізу діяльності підприємств залізничного транспорту з вантажних перевезень за надання додаткових послуг, що застосовані у подальших розрахунках. Зазначено, що величина нетарифних надходжень в умовах сучасного стану економіки України здебільшого залежить від процесів підвищення якості та розширення спектра послуг, що надає залізниця клієнтам.

У другому розділі з метою розкриття завдання на підставі статистичних даних Дніпровської Дирекції залізничних перевезень проаналізовано нетарифні надходження у 2017-2019 роках за наступними групами: збори за вільними тарифами, додаткові збори, доходи станцій за додаткові збори, штрафи, доходні надходження від експортно-імпортних операцій. У зв'язку з тим, що невиконані планові показники отримання додаткових зборів (3,12%) і доходи станцій за додаткові збори (7,7%) – останнє проаналізовано за 2019 рік по вантажним станціям Дніпровської Дирекції, виявлено причини недоотримання та проілюстровано графічно. З метою підвищення рівня привабливості залізниць для вантажних перевезень та конкурентоздатності представлено SWOT- та TOWS-аналізу факторів маркетингового середовища комерційного господарства залізниці.

З метою покращення якості транспортного обслуговування користувачів залізничного транспорту в умовах підвищення ефективності використання прогресивних технологій у третьому розділі запропоновано послугу з надання клієнтам – одержувачам інформації про вантажі, які прибули в їх адресу на станції призначення, електронною поштою та представлена відповідна калькуляція.

Література

1. Національна транспортна стратегія України, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р.
2. Волошко О. А. Удосконалення системи отримання економічних вигод транспортної системи /Т. В. Тесленко // Тези Всеукраїнської науково-практичної on-line конференції аспірантів, молодих учених та студентів, присвяченої Дню науки. – Житомир: «Житомирська політехніка», 14.06.2020. – С. 538.
3. Пінчук О. П., П'ятигорець Г.С. Аналіз доходів від вантажних перевезень підприємства залізничного транспорту з метою управління. Вісник економіки транспорту і промисловості. № 52, – 2015. – С. 121–126.
4. Белінська М.Г. Сучасний підхід до формування доходів від основної діяльності залізничного транспорту / М.Г. Белінська // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка та технології: Матеріали VI міжнародної науково-практичної конференції, 11-12 квітня 2013 р. – К.: ДЕТУТ, 2013. – С. 48–50.
5. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: [монографія] / Ю. С. Бараш. – Д.: ДНУЗТ, 2006. – 252 с.
6. Гудкова В. П. Діагностика конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту / В. П. Гудкова, С. М. Одарченко // Зб. наук. пр. ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 21–22. – Частина 1. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 133–138.
7. Ейтутіс Г. Д. Реструктуризація залізниць на основі галузеворегіональної моделі реформування / Г. Д. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2011. – № 2. – С. 41–45.
8. Колесникова Н. М. Роль державного регулювання вантажних тарифів у забезпеченні конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту / Н. М. Колесникова, В. В. Чорний // Зб. наук. пр. ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 30. – 2014. – С. 69–76.

9. Макаренко М. В. Основи управління фінансами залізничного транспорту / За заг. ред. М. В. Макаренка [та ін.] – К.: ДЕТУТ, 2011. – 458 с.
10. Сич Є. М., Рибалкін В. О., Колесникова Н. М. Механізм формування доходів від перевезень залізничним транспортом / Є. М. Сич, В. О. Рибалкін, Н.М. Колесникова // Збірник наукових праць КУЕТТ. – 2007. – Вип. 9. – С. 123 – 127.
11. Терешина М. П. Экономика железнодорожного транспорта / Н. П. Терешина, В. Г. Галабурда, И. В. Белов и др. – М.: УМК МПС России, 2001. – 600 с
12. Чорний В.В. Клієнт-орієнтована система вантажних тарифів як важлива умова забезпечення конкурентоспроможності залізниць. – Формування ринкових відносин в Україні № 10 (137)/2012, С.
13. Лібералізація залізничного транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lib.kart.edu.ua/bitstream//123456789/420/1/Зоріна.pdf> (дата звернення 25.08.2020). – Назва з екрана
14. Гненний М. В. Економіка залізничного транспорту [Текст]: навчальний підручник / М. В. Гненний. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2014. – 262 с.
15. Статут залізниць України, затверджений Постановою КМУ від 6 квітня 1998 р. № 457.
16. Петрова В.Ф. Бухгалтерський облік Конспект лекцій з курсу Бухгалтерський облік. Харків: ХНАМГ, 2008. – 127 с.
17. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: Учеб. пособие / Г.В. Савицкая. — 7-е изд., испр. — Мн.: Новое знание, 2002. — 704 с. — (Экономическое образование)
18. Аналіз господарської діяльності [текст] : навчальний посібник / [заг. ред. І. В. Сіменко, Т. Д. Косової] – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – 384 с.
19. Грабовецький, Б. Є. Економічний аналіз: навчальний посібник / Б. Є. Грабовецький. – Вінниця : ВНТУ, 2013. – 85 с
20. Єгорова О. В. Аналіз господарської діяльності: [навчальний посібник для

студентів вищих навчальних закладів аграрного профілю] / О. В. Єгорова, Л. О. Дорогань-Писаренко, О. Ю. Литвин. – Полтава : РВВД ПДАА, 2016. – 308 с.

21. Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 року № 200.
22. Технологічний процес роботи Дніпровської дирекції залізничних перевезень за 2017-2019 роки.
23. Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників. Випуск 66 Залізничний транспорт і метрополітен. Частина 1 «Керівники, професіонали, фахівці та технічні службовці» (Із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та інфраструктури № 911 (0911650-04) від 14.10.2004
24. Наказ УЗ №555-Ц від 05.12.2000р. Про затвердження та введення в дію загального Положення про залізничну станцію
25. Технологія та управління роботою залізничних станцій: навчальний посібник / Уклад.: Н.Б. Чернецька-Білецька, Є.В. Михайлов, С.О.Семенов. – Сєверодонецьк: вид-во СНУ ім. В. Даля, 2019. – 292 с.: табл. 21. іл. 76, бібліогр. 56 назв. DOI: [https://doi.org/10.33216/TutorialSNU\(978-617-11-0152-4\)-2019-292](https://doi.org/10.33216/TutorialSNU(978-617-11-0152-4)-2019-292)
26. ЦД-0081 - Практичні рекомендації щодо складання технологічного процесу роботи сортувальної станції, затверджені наказом Укрзалізниці від 22.12.2009 № 715-Ц
27. Тарифне керівництво №1, затверджене наказом МТЗУ №317 від 26.03.2009 року,
28. Маркетинг транспортних послуг: Навч. посібник / О. І. Зоріна, В. А. Волохов, І. В. Волохова та ін.; за ред. О. І. Зоріної. – Харків: УкрДУЗТ, 2018. – 305 с., рис. 10, табл. 15.
29. Лаврова Ю. В. Маркетингова діяльність підприємств транспортного ринку:

- навчальний посібник [для студ. вищ. навч. закл.] / Ю. В. Лаврова, Д. А. Горовий, І. А. Касатонova – Харків: Вид-во ХНАДУ, 2014. – 351 с.
30. Вантажні перевезення на залізничному транспорті: Підручник / О.В. Лаврухін та ін. – Харків: УкрДУЗТ, 2015. – Ч. 1. – 260 с., рис. 43, табл. 52. ISBN 978-617-654-037-3
31. Ведмідь І. С. Дослідження сильних та слабких сторін, загроз та можливостей вантажних перевезень залізничного транспорту при застосуванні матриці swot-аналізу. Вісник економіки транспорту і промисловості № 49, 2015. – С. 54-58
32. Окландер М.А., Жарська І.О. Маркетингові аспекти реформування залізничного транспорту: Монографія. – Одеса. – Астропринт. – 2010. – 150с.
33. Орловська О.В., Бєлова А.І., Конкурентні переваги залізниці на ринку транспортних послуг України./ Зб.наук.праць Державного економіко-технологічного університету: Серія «Економіка і управління».- Вип.23-24.- К.: ДЕТУТ, 2013., 103-109с.
34. Обоснование параметров качества обслуживания клиентов и оценка полноты и степени доступности выполнения заказов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://rykovodstvo.ru/exspl/35865/index.html?page=3/> (дата звернення 014.09.2020). – Назва з екрана.
35. Договір про надання послуг з організації перевезень вантажів залізничним транспортом [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uz-cargo.com/contractcarriage.html>– Назва з екрана.