

УДК 658.713:656.2

DOI: 10.25140/2411-5215-2019-3(19)-157-166

*Андрій Рязанцев, Георгій Ейтутіс, Діана Попова, Анастасія Божок***НОВИЙ ПОРЯДОК ВИЗНАЧЕННЯ ПЛАТИ ЗА КОРИСТУВАННЯ ВЛАСНИМИ ВАГОНАМИ ПЕРЕВІЗНИКА АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» ПІД ЧАС ВИКОНАННЯ ВАНТАЖНИХ ОПЕРАЦІЙ – ЕФЕКТИВНИЙ ЗАСІБ ПОКРАЩЕННЯ ПРОСТОГО ВІДТВОРЕННЯ ОСНОВНИХ ФОНДІВ***Андрей Рязанцев, Георгий Эйтутис, Диана Попова, Анастасия Божок***НОВЫЙ ПОРЯДОК ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ СОБСТВЕННЫМИ ВАГОНАМИ ПЕРЕВОЗЧИКА АО «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» ВО ВРЕМЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ – ЭФФЕКТИВНОЕ СРЕДСТВО УЛУЧШЕНИЯ ПРОСТОГО ВОСПРОИЗВОДСТВА ОСНОВНЫХ ФОНДОВ***Andrii Riazantsev, Heorhii Eitutis, Diana Popova, Anastasiia Bozhok***NEW ORDER OF PAYING DETERMINATION FOR USING OWN CARRIAGES OF JSC «UKRZALIZNYTSIA» DURING CARGO OPERATIONS IS EFFECTIVE MEANS FOR IMPROVING OF SIMPLE FIXED ASSETS REPRODUCTION**

У статті досліджено проблему затримки вантажовласниками вагонів АТ «Укрзалізниця» під час виконання вантажних операцій. Обґрунтовано необхідність запровадження розробленого Порядку визначення плати за користування власними вагонами перевізника АТ «Укрзалізниця» під час виконання вантажних операцій. Визначено, що запропонована методика розрахунку вартості простоїв вагонів стимулюватиме клієнтів ефективніше використовувати рухомий склад, зменшить наднормативний простій вагонів на під'їзних коліях та пришвидшить час їх обігу. Представлені формули розрахунку за використання власних вагонів перевізника під час виконання вантажних операцій та за перенесення терміну наступної вантажної операції для власних вагонів перевізника. Зазначено, що введення плати стимулюватиме вантажовідправника й вантажоодержувача вчасно та швидко повертати вагон, а також принесе додатковий ефект народному господарству загалом.

Ключові слова: вантажні операції; обіг вагона; перевізник; залізничний транспорт; вартість простою.

Рис.: 3. Табл.: 1. Бібл.: 7.

В статье исследуется проблема задержки грузовладельцами вагонов АО «Укрзалізниця» во время выполнения грузовых операций. Обосновывается необходимость введения разработанного Порядка определения платы за пользование собственными вагонами перевозчика АО «Укрзалізниця» во время выполнения грузовых операций. Определено, что предложенная методика расчёта стоимости простоев вагонов будет стимулировать клиентов эффективнее использовать подвижной состав, уменьшит сверхнормативный простой вагонов на подъездных путях и ускорит время их оборота. Представлены формулы расчёта за использование собственных вагонов перевозчика во время выполнения грузовых операций и за перенесение срока следующей грузовой операции для собственных вагонов перевозчика. Определено, что введение платы будет стимулировать грузоотправителя и грузополучателя вовремя и быстро возвращать вагон, а также принесёт дополнительный эффект народному хозяйству в целом.

Ключевые слова: грузовые операции; оборот вагона; перевозчик; железнодорожный транспорт; стоимость простоя.

Рис.: 3. Табл.: 1. Библ.: 7.

Problem of delay by the freight car owners of JSC «Ukrzaliznytsia» during the execution of cargo operations are investigated. The necessity of introducing the developed Procedure for determining the fee for using own wagons of the carrier of JSC «Ukrzaliznytsia» during the execution of cargo operations is substantiated. It is determined that the proposed method of calculating the cost of downtime wagons will stimulate customers to use more rolling stock, reduce the excess downtime of cars on the access tracks and speed up their turnover. Formulas for calculating of the carrier's own wagons using during cargo operations and for postponing the next freight operation for the carrier's own wagons are presented. It is stated that the introduction of the payment will stimulate the shipper and the consignee to return the wagon in a timely and quick manner, and will bring additional effect to the economy as a whole.

Keywords: freight operations; wagon turnover; carrier; rail transport; idle cost.

Fig.: 3. Table: 1. References: 7.

JEL Classification: B41

Постановка проблеми. Сучасний ринок транспортних послуг характеризується посиленою конкуренцією між підприємствами різних видів транспорту. Особливо гостро ця проблема постає у сфері вантажних перевезень. Для того щоб витримати цю конкурентну боротьбу й забезпечити ефективний розвиток галузі, перед підприємствами залізничного транспорту постає завдання – не допустити відтоку вантажів на інші види транспорту, зокрема на автомобільний [8; 9].

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Низькі темпи оновлення основних виробничих засобів вітчизняного залізничного транспорту у сфері інноваційно-інвестиційної діяльності, призвели до того, що їх спрацювання становить майже 78 %. Однією з причин такої ситуації є те, що вагон за період своєї нормативної експлуатації не забезпечує фінансування оновлення через перевищення вантажовласниками нормативного строку простою вагонів та використання їх в якості складів для вантажу. Це призводить до збільшення терміну обігу вагона та невиконання наступної вантажної операції і, як наслідок, недоотримання залізницею фінансових коштів від перевезень. У результаті наднормативні простої вагонів мають такі наслідки:

- зменшення пропускної спроможності станцій, дільниць через виникнення на станціях ускладнень, пов'язаних із несвоєчасним вивантаженням і вивезенням вантажів одержувачами (експедиторами);
- неможливість планування помісячних обсягів перевезень;
- відволікання тягового рухомого складу в очікуванні повернення вагонів з-під здійснення вантажних операцій (не передислокація дефіцитного локомотивного парку на необхідні станції, дільниці).

Як наслідок, залізничний транспорт здійснює перевезення застарілим і недосконалим рухомих складом, який ремонтується технологічним обладнанням, що не забезпечує безпеку руху поїздів. Тому нині перед галуззю виникає проблема пошуку ефективних форм залучення і поширення інвестицій та інновацій, вирішення якої дозволить покращити просте відтворення основних фондів. Одним з ефективних засобів забезпечення простого відтворення основних фондів є новий Порядок визначення плати за користування власними вагонами перевізника АТ «Укрзалізниця» під час виконання вантажних операцій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Різні аспекти визначення плати за користування власними вагонами перевізника під час виконання вантажних операцій висвітлено в працях таких учених-економістів, як В. Л. Дикань, Ю. М. Цветов, О. С. Іоффе, В. М. Николашина, О. Г. Кірдіна, О. Е. Наумова, Н. В. Якименко та інші.

В. Л. Дикань розробив концепцію промислово-логістичного інтелектуального об'єднання, яка передбачає формування теоретичних положень та підходів до вирішення проблеми стабілізації стану промислового комплексу України на основі використання внутрішніх інтелектуальних можливостей. Це дозволить отримати комплексний ефект на рівні основних та інфраструктурних галузей національної економіки [1].

О. Г. Кірдіна обґрунтувала, що залізничний транспорт як система є цілісним комплексом взаємопов'язаних елементів вищого ступеня складності зі стохастичним характером поведінки внаслідок як внутрішньої різноманітності та кількості елементів, так різноманітності зв'язків із зовнішнім середовищем. До основних ознак залізничного комплексу як виробничої системи належать: складність системи, відкритість системи, виробнича спрямованість системи, соціально-технічна спрямованість системи. Наявність конкуруючих елементів у системі та багатоцільовий характер системи [2].

О. Е. Наумова встановила, що за умов гострої конкуренції на транспортному ринку край актуальним завданням, що стоїть перед залізничною галуззю, є зміцнення конкурентних позицій та забезпечення їхнього сталого розвитку. При цьому одним із визначальних факторів конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту є рівень надання транспортних послуг, для того щоб об'єктивно оцінити рівень якості й на цій основі визначити покращення сервісного обслуговування [3].

Також слід зазначити, що в цих публікаціях приділялася увага загальним питанням організації перевезень залізничним транспортом.

Виділення недосліджених частин загальної проблеми. Роботи вказаних вище авторів містять ґрунтовний матеріал для подальших досліджень. Однак у сучасних умовах проблема простого відтворення основних фондів за рахунок оптимального визначення плати за користування власними вагонами перевізника АТ «Укрзалізниця» під час виконання вантажних операцій на сучасному етапі є недостатньо вирішеною [4].

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Таким чином, **метою статті** є дослідження теоретичних аспектів та обґрунтування необхідності запровадження нового Порядку визначення плати за користування власними вагонами перевізника АТ «Укрзалізниця» під час виконання вантажних операцій.

Виклад основного матеріалу. За підсумками 2018 року середній час користування вагонами на металургійних комбінатах перевищує нормативно встановлений у середньому на 125,6 %; на гірничо-збагачувальних комбінатах – у середньому на 19,67 %; на підприємствах вугільної промисловості – у середньому на 424,53 %; на електростанціях – у середньому на 260,10 %; у щебеневих кар'єрах – у середньому на 120,71 %; на елеваторах – у середньому на 212,08 % та на підприємствах соляної промисловості – у середньому на 115,69 % (рис. 1).

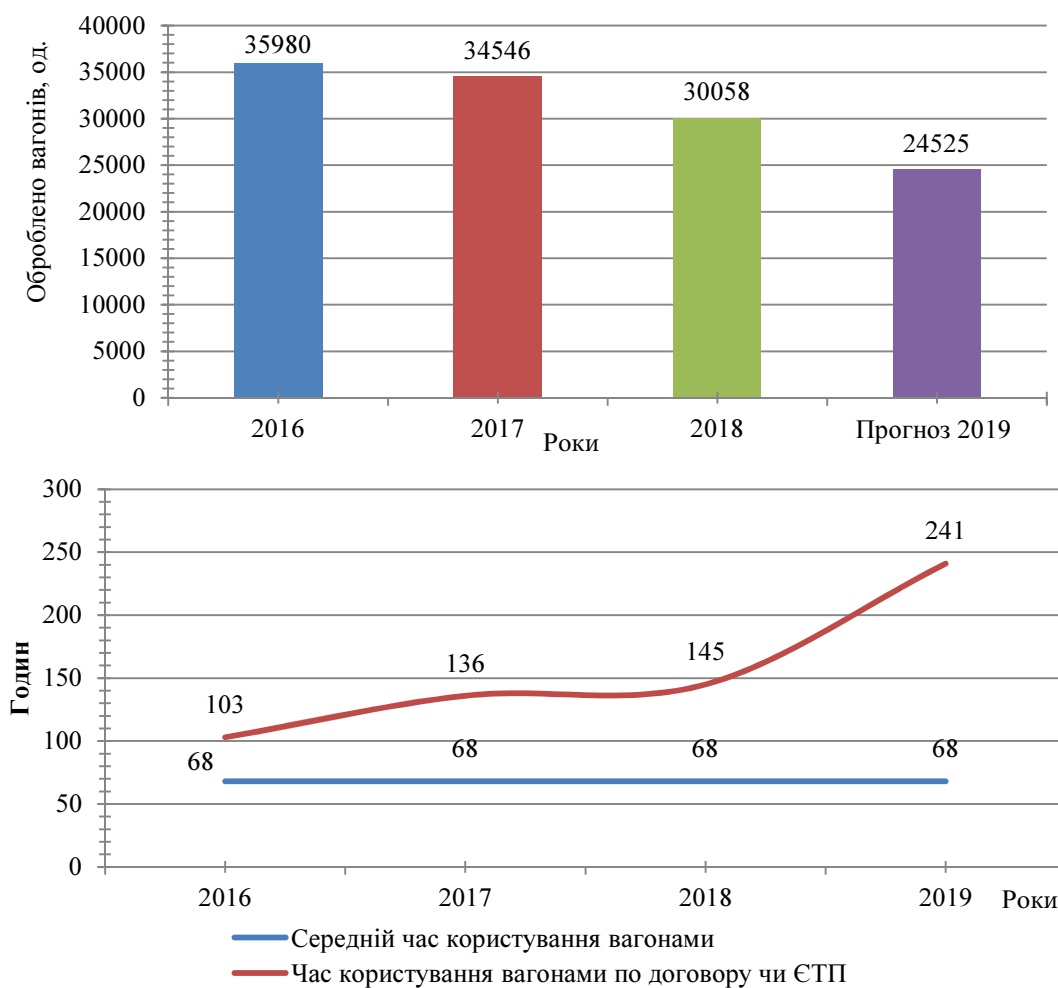


Рис. 1. ПАТ «АрселорМіттал Кривий Ріг»

Наведені дані свідчать про виведення вагонів з обігу Укрзалізниці в порожній простій вантажовласників, оскільки середній час користування вагонами значно перевищує нормативно встановлений та відсутній взаємозв'язок між кількістю оброблених вагонів та середнім часом їх користування. Також слід зазначити, що всі вантажовідправники мають різну технологічну норму обробки вагонів, хоча обробляють однакову номенклатуру вантажів. Тому вантажовідправникам необхідно вдосконалювати технологічний процес та операційну ефективність роботи з метою зменшення часу користування вагонами.

Середній час користування власними вагонами перевізника значно перевищує нормативно встановлений час, який оплачується відповідно до збірника тарифів. Таким чином, Укрзалізниця недоотримує кошти за користування власними вагонами.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

У світовій практиці можна виокремити два способи визначення вартості простоїв вагонів шляхом застосування збільшеної плати за той термін, коли вони використовуються більш нормативного строку:

- крива вартості спочатку є дуже низькою, а потім різко підвищується в разі перевищення нормативного строку;
- крива вартості простою завжди знаходиться на високому рівні та не має геометричної прогресії.

Зазначене зумовлює необхідність удосконалення Порядку визначення плати за користування вагонами перевізника АТ «Укрзалізниця» шляхом приведення у відповідність вартості простою до вартості вагонної складової через застосування збільшеної плати за перевищення вантажовласниками нормативного строку затримки вагонів та розробки нового порядку, відповідно до якого спершу надається пільговий період оплати вартості простою та після перевищення певного терміну простою, встановленого нормою, тариф підвищуватиметься.

Новий Порядок визначення плати за користування вагонами перевізника АТ «Укрзалізниця» (надалі Порядок) під час виконання вантажних операцій розроблений відповідно до вимог Закону України «Про залізничний транспорт», Закону України «Про транспорт», Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», Статуту акціонерного товариства «Українська залізниця», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 31.10.2018 р. № 735, Правил користування вагонами і контейнерами, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 25.02.1999 р. № 113, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 15.03.1999 р. № 165/3458 (зі змінами). Розмір плати за перевезення вантажу у вагонах замовника та вагонах залізниць інших держав, додаткових зборів, пов'язаних з перевезенням, розраховуються за ставками й тарифами, які визначаються відповідно до умов Збірника тарифів [6; 7].

Відповідно до нового Порядку плата за користування вагонами має такі складові:

1) за використання власних вагонів перевізника під час виконання вантажних операцій;

2) за перенесення терміну наступної вантажної операції для власних вагонів перевізника (далі – плата за перенесення терміну наступної вантажної операції).

При цьому важливо зазначити, що плата за користування власними вагонами перевізника АТ «Укрзалізниця» передбачає встановлення:

- безоплатного часу за користування вагонами у межах нормативного строку;
- коригуючого понижуючого коефіцієнту k_m до плати за використання вагонами перевізника вагонів та плати за перенесення наступної вантажної операції для вагонів, які приймаються до перевезення у складі маршрутної відправки;
- показника t_n , який визначає кількість годин користування власними вагонами перевізника, протягом яких плата за перенесення терміну наступної вантажної операції не нараховується.

Плата за використання власних вагонів перевізника АТ «Укрзалізниця» під час виконання вантажних операцій нараховуватиметься:

- при використанні власного вагону перевізника від 6 годин включно та до 12 годин включно в разі проведення подвійної вантажної операції – це безоплатний час;
- при використанні власного вагону перевізника з 7 години та у разі проведення подвійної вантажної операції з 13 години включно й надалі до моменту прийняття вагону від замовника та/або закінчення затримки використовується така формула розрахунку плати за використання власних вагонів перевізника під час користування ними у випадках визначених п. 1.2 цього Порядку:

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

$$P_{\text{вик}} = (C_{\text{пл}}/24) \cdot t_{\text{год}} \cdot k_{\text{м}}, \quad (1)$$

де $P_{\text{вик}}$ – плата за використання власних вагонів перевізника для відповідного типу вагонів;
 $C_{\text{пл}}$ – ставка плати за використання власних вагонів перевізника для відповідного типу вагонів перевізника, грн/вагон за добу (без ПДВ), що визначена згідно з Порядком перегляду ставок;

24 – кількість годин у добі;

$t_{\text{год}}$ – кількість годин користування власним вагоном перевізника для відповідного типу вагонів;

$k_{\text{м}}$ – коригуючий коефіцієнт, що застосовуються до $P_{\text{вик}}$ та вагонів, які приймаються до перевезення у складі маршрутної відправки. Коефіцієнт встановлюються рішенням правління АТ «Укрзалізниця».

Плата за перенесення терміну наступної вантажної операції для власних вагонів перевізника визначається за формулою:

$$P_{\text{тп}}^{\text{трс}} = t_{\text{діб}} \cdot I_{\text{пл}} \cdot k_{\text{м}}, \quad (2)$$

де $P_{\text{тп}}^{\text{трс}}$ – плата за перенесення терміну наступної вантажної операції;

$t_{\text{діб}}$ – кількість діб використання власних вагонів перевізника для відповідного типу вагонів (неповна доба округлюється до повної), яка розраховується за формулою:

$$t_{\text{діб}} = (t_{\text{год}} - t_{\text{п}})/24, \quad (3)$$

де $t_{\text{п}}$ – кількість годин користування власними вагонами перевізника, протягом яких плата за перенесення терміну наступної вантажної операції не нараховується (встановлюється рішенням правління АТ «Укрзалізниця»).

Слід відмітити наступні переваги для вантажовласників від застосування нової плати за користування вагонами АТ «Укрзалізниця»:

- безкоштовне користування вагонами АТ «Укрзалізниця» під вантажними операціями від 0 до 6 годин;

- плата за перенесення терміну наступної вантажної операції для вагонів АТ «Укрзалізниця» нараховується з 49 години (оскільки компенсація за нездійснення перевізного процесу застосовувалась у V розділі Збірника Тарифів з 22 години).

Запровадження плати за понаднормований простій вагонів під вантажними операціями та перенесення наступної вантажної операції, дозволить вирівняти вартість вагону в простій та вартість вагону в русі, що спонукатиме користувачів власних вагонів перевізника вчасно повертати вагони власнику, а для АТ «Укрзалізниця» забезпечить матеріальну компенсацію за понаднормове використання вагонів власного парку.

Застосування нового Порядку надасть можливість, з одного боку, стимулювати замовників послуг прискорювати час обігу та продуктивність вагонів за рахунок зменшення часу знаходження вагонів під вантажними операціями, а з іншого – підвищить спроможність залізниці у здійсненні перевезень вантажів народногосподарського значення та надасть можливість забезпечити просте відтворення основних фондів залізничного транспорту.

Загалом представлений до розгляду новий Порядок також є інструментом хеджування валютних ризиків, оскільки передбачається регулярний (не рідше ніж один раз у квартал) перегляд розміру плати за користування вагонами з урахуванням ринкової вартості вагонів та рівня цін виробників промислової продукції (ІЦВ). При цьому:

- розмір плати за користування вагонами встановлюється на ринкових засадах за результатами аукціонів на публічних електронних майданчиках;

- індекс цін виробників промислової продукції та девальвації гривні мають спільні відхилення у десятирічній перспективі та спільні точки перетину.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Таким чином, впровадження порядку для визначення плати за користування вагонами забезпечує отримання компанією квазівалютного доходу та впровадження інструменту хеджування валютних ризиків товариства.

Схвалюючи зазначений Порядок, з метою більшої ґрунтовності його положень можна надати такі пропозиції:

Оскільки складові ставки дисконтування недостатньо обґрунтовані й не розкрито порядок їх розрахунку. Пропонуємо визначати величину ставки дисконту за кумулятивним методом:

$$C_{\text{диск}}^{\text{розр}} = C_{\text{диск}}^{\text{баз}} + j + p, \quad (4)$$

де $C_{\text{диск}}^{\text{баз}}$ – базова дисконтна ставка, %

j – середньорічний очікуваний приріст інфляції, %;

p – премія за ризик, %.

Базова дисконтна ставка дорівнює середньозваженій вартості всіх видів капіталу (власного, позикового, залученого) (з округленням у більшу сторону).

Премія за ризик визначається як сума надбавок до норми доходу, пов'язаних із кожним із факторів ризику, властивих діяльності. У премії за ризик пропонується враховувати валютний ризик, тобто зміну курсу гривні до тих валют, у яких АТ «Укрзалізниця» має зобов'язання. Для визначення величини наявних валютних ризиків та рівня їхнього впливу доцільно застосовувати карту ризиків.

Показник «вартість придбання 1 од. відповідного типу й моделі вагона» потребує уточнення виду вартості (балансова, справедлива, первісна і т. ін.), оскільки ні в національних, ні в міжнародних стандартах бухгалтерського обліку й, відповідно, у системі обліку залізничного транспорту цей показник не представлений.

При розрахунку добової ставки плати за вагон не враховується час перебування вагона в ремонтах.

Таким чином, дерегуляція вагонної складової та застосування порядку визначення плати за використання власних вагонів перевізника в процесі надання послуг з перевезення вантажів, що прямо пов'язує ставки плати з поточними цінами нових одиниць рухомого складу, а також ремонту, сприяє забезпеченню відповідності доходів АТ «Укрзалізниця» темпам інфляційних і девальваційних процесів і, відповідно, знижує рівень валютного ризику його кредитного портфеля.

Інструментом хеджування валютного ризику складових доходів, що відповідають тарифам, які регулюється, може бути їх регулярна автоматична індексація. І серед макроекономічних показників, які можуть виступати основою такої індексації, найбільш відповідним цілям зниження рівня валютного ризику є індекс цін виробників промислової продукції.

АТ «Укрзалізниця» дослідивши в процесі побудови тарифної політики офіційні індекси, було з'ясовано, що зростання індексу цін промислових виробників та девальвації гривні мають спільні відхилення у десятирічній перспективі та спільні точки перетину (рис. 2).

Як видно з рис. 2, за останнє десятиліття ці індекси двічі перетиналися, що говорить про циклічність їх зв'язку та наявність чіткої кореляції в довгостроковій перспективі.

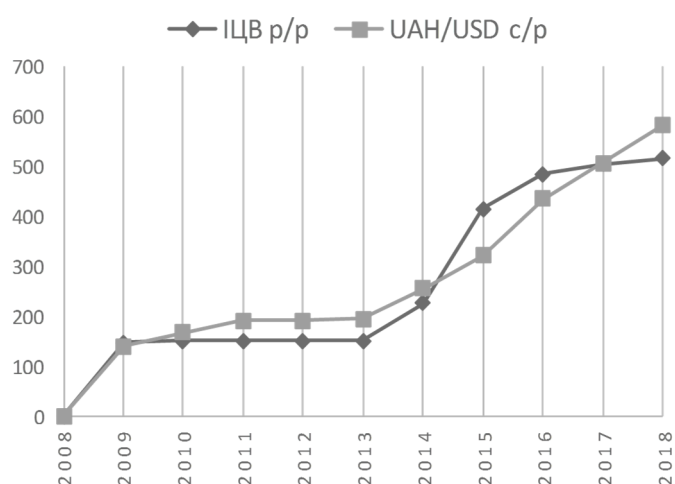


Рис. 2. Кореляція ІЦВ до курсу

Додатково проведено аналіз відповідності індексу цін промислових виробників показнику, що достатньо повно характеризує темпи інфляційних процесів в Україні, а саме – дефлятора ВВП. Відповідні базисні індекси представлені на рис. 3.

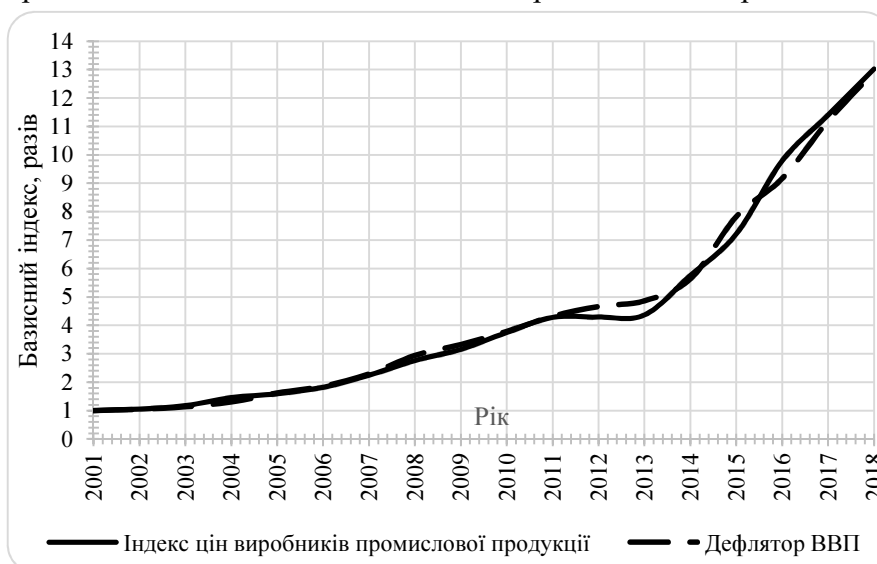


Рис. 3. Базисні індекси

З рис. 3 видно, що базисні рівні розглянутих індексів дуже близькі. Коефіцієнт кореляції цих показників досягає 0,9973. Оцінка ступеня зв'язку двох показників, що являють собою динамічні ряди, проводиться по кореляції їх різниць першого порядку (коефіцієнт кореляції досягає 0,8299) та темпами росту (коефіцієнт кореляції становить 0,5551). Критичний рівень значущості для коефіцієнта кореляції (при ймовірності помилки першого роду 0,05) становить 0,459. Таким чином, коефіцієнти кореляції є статистично значущими і вказують на тісний зв'язок показників. Тобто названі індекси дуже близькі за рівнями та тісно пов'язані. З цього можна зробити висновок, що індекс цін виробників промислової продукції описує інфляційні процеси в Україні практично так само, як і дефлятор ВВП. При цьому застосування індексу цін виробників промислової продукції в механізмі індексації з практичного погляду краще, ніж дефлятор ВВП, оскільки публікація останнього значно відстає в часі.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Треба зазначити, що за результатами стрес-тесту впливу зміни курсу гривні по відношенню до іноземних валют на діяльність АТ «Укрзалізниця» можна отримати результати щодо такого впливу на операційну та фінансову діяльність компанії, а саме на кредитний портфель, фінансовий результат (чистий прибуток); cash flow; показник EBITDA та основні фінансові ковенанти відповідно до діючих кредитних договорів АТ «Укрзалізниця». Вплив зміни курсу гривні по відношенню до іноземних валют має також на окремі елементи операційної діяльності: матеріали, паливо, електроенергію та оплату рахунків. Зростання за елементами операційних діяльності відбувається майже одночасно зі зміною курсу.

Враховуючи проведений АТ «Укрзалізниця» стрес-тест впливу зміни курсу гривні щодо іноземних валют можна зробити висновок, що покриття збитків АТ «Укрзалізниця» від девальвації гривні відбувається протягом наступних 18 місяців господарської діяльності (за рахунок транзитних перевезень та квазівалютних доходів).

Тому вважаємо доцільним розглядати можливість нарахування незалежним аудитором курсових різниць (до 18 місяців включно від звітної дати) на відповідний залишок фінансових зобов'язань, а саме:

$$FX = \text{ОКРУГЛ}(\text{Credit Portfolio} \times k; 0), \quad (5)$$

де FX – база залишку фінансових зобов'язань на звітну дату для розрахунку курсових різниць;

Credit Portfolio – сальдо фінансових зобов'язань у валюті на звітну дату;

k – коефіцієнт непокриття збитків АТ «Укрзалізниця» від девальвації гривні (табл.).

Таблиця

Коефіцієнт не покриття збитків

на звітну дату	на кінець 2 місяця	на кінець 3 місяця	на кінець 4 місяця	на кінець 5 місяця	на кінець 6 місяця	на кінець 7 місяця	на кінець 8 місяця	на кінець 9 місяця
0,97	0,94	0,89	0,84	0,79	0,74	0,67	0,62	0,56
на кінець 10 місяця	на кінець 11 місяця	на кінець 12 місяця	на кінець 13 місяця	на кінець 14 місяця	на кінець 15 місяця	на кінець 16 місяця	на кінець 17 місяця	на кінець 18 місяця
0,50	0,44	0,33	0,27	0,22	0,15	0,10	0,05	0,00

Показник k визначено на основі проведеного стрес-аналізу впливу зміни курсу гривні щодо іноземних валют на діяльність АТ «Укрзалізниця».

Висновки і пропозиції. В результаті проведеного дослідження встановлено, що використання розглянутого Порядку визначення плати за користування власними вагонами перевізника «Укрзалізниця» під час виконання вантажних операцій дозволить насамперед покращити просте відтворення основних фондів, а саме:

1) порядок визначення плати за користування власними вагонами перевізника «Укрзалізниця» під час виконання вантажних операцій передбачає, що плата при виконанні вантажних операцій складається з двох частин: за використання власних вагонів перевізника при виконанні вантажних операцій та за перенесення терміну наступної вантажної операції для власних вагонів перевізника;

2) надані в Порядку визначення плати за перенесення терміну наступної вантажної операції для власних вагонів перевізника пропозиції дозволять стимулювати вантажовідправників до використання вагонів для здійснення саме вантажних операцій, а не як складів;

3) збільшення плати зменшує час наднормативного простою вагонів на під'їзних коліях, що поліпшить обіг вагонів, а тому забезпечить зростання доходів від використання вагонного парку АТ «Укрзалізниця», що сприятиме розширеному відтворенню основних фондів. Збільшення доходів за рахунок оптимізації рівня використання вагонів сприятиме зниженню ризиків операційної діяльності;

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

4) впровадження порядку для визначення плати за користування вагонами забезпечує отримання компанією квазівалютного доходу та впровадження інструменту хеджування валютних ризиків товариства.

Список використаних джерел

1. Дикань В. Л., Якименко Н. В. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України. *Збірник наукових праць Української академії залізничного транспорту*. 2010. № 30. С. 11–15.

2. Кірдіна О. Г. Поліієрархічність структури цілей та підсистем інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту та промисловості*. 2010. № 30. С. 113–119.

3. Наумова О. Е., Головань Л. В. Маркетингові дослідження в системі підвищення якості пасажирського сервісу на залізничному транспорті. *Вісник економіки транспорту та промисловості*. 2010. № 30. С. 134–138.

4. Цветов Ю. М., Макаренко М. В. Роль транспортной системы Украины в евроазиатских интеграционных процессах: Научный доклад. *Транспорт и экономический рост: материалы круглого стола* (Санкт-Петербург, 14–17 июня 2004 г.). URL: www.eatu.org.

5. Николашина В. М. Сервис на транспорте: учебное пособие / под ред. проф. В. М. Николашина. Москва: Academia, 2004. 272 с.

6. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 №273/96-ВР (редакція від 04.11.2018 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>

7. Статут Акціонерного товариства «Укрзалізниця». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/735-2015-%D0%BF#n21>.

References

1. Dykan, V. L., Yakymenko, N. V. (2010). Konsolidatsiia mozhlyvostei promyslovosti ta transportu v umovakh mizhnarodnykh transportnykh korydoriv yak shliakh przyzupynennia kryzovykh yavyshev v ekonomitsi Ukrainy [Consolidation of industrial and transport opportunities in the context of international transport corridors as a way of crisis stopping in the Ukrainian economy]. *Zbirnyk naukovykh prats Ukrainskoi akademii zaliznychnoho transportu – Collection of scientific works of the Ukrainian State Academy of Railway Transport*, 30, 11–15 [in Ukrainian].

2. Kirdina, O. H. (2010). Poliiierarkhichnist struktury tsilei ta pidsystem investytsiino-innovatsiinooho rozvytku zaliznychnoho transportu [Polyerarchy of the goals structure and subsystems of investment and innovatve development of railway transport]. *Visnyk ekonomiky transportu ta promyslovosti – Bulletin of Transport Economics and Industry*, 30, 113–119 [in Ukrainian].

3. Naumova, O.E., Holovan, L.V. (2010). Marketynhovi doslidzhennia v systemi pidvyshchennia yakosti pasazhyrskoho servisu na zaliznychnomu transporti [Marketing research in the system of improving the quality of passenger service on the railway transport]. *Visnyk ekonomiky transportu ta promyslovosti – Bulletin of Transport Economics and Industry*, 30, 134–138 [in Ukrainian].

4. Tsvetov, Yu. M., Makarenko, M. V. (2004). Rol transportnoi systemi Ukrainy v evroazyatskykh yntehratsyonnikh protsessakh: Nauchnii doklad [The role of the Transport System in Euroasian international processes]. Proceeding from «Transport i ekonomycheskyi rost: materialy kruglogo stola [Transport and Economic Growth: Roundtable Materials] (St. Petersburg, June 14–17, 2004). Retrieved from www.eatu.org.

5. Nykolashyna, V. M. (2004). *Servis na transporte [Service on the transport]*. Moscow: Academia [in Russian].

6. Pro zaliznychnyi transport [About railway transport]. № 273/96-VR (July 04, 1996). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>.

7. Statut Aktsionerного tovarystva «Ukrzaliznytsia» [Statute of Joint-stock company «Ukrzaliznytsya»]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/735-2015-%D0%BF#n21>.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Рязанцев Андрій Вікторович – кандидат економічних наук, директор з розвитку бізнесу АТ «Укрзалізниця» (вул. Єжи Гедройця, 5, м. Київ, 03150, Україна).

Рязанцев Андрей Викторович – кандидат экономических наук, директор по развитию бизнеса АО «Укрзалізниця» (ул. Ежи Гедройца, 5, г. Киев, 03150, Украина).

Ryazantsev Andrii – PhD in Economics, Director of Business Development JSC «Ukrzaliznytsia» (5 Ye. Hedroitsia Str., 03049 Kyiv, Ukraine).

E-mail: Ryazantsev@uz.gov.ua

Ейтутіс Георгій Дмитрович – доктор економічних наук, професор, професор кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування, Державний університет інфраструктури та технологій (вул. І. Огієнко, 19, м. Київ, 03049, Україна).

Ейтутіс Георгий Дмитриевич – доктор экономических наук, профессор кафедры экономики, маркетинга и бизнес-администрирования, Государственный университет инфраструктуры и технологий (ул. И. Огиенка, 19, г. Киев, 03049, Украина).

Eitutis Heorhii – Doctor of Economics, Professor of the Department of Economics, Marketing and Business Administration, State University of Infrastructure and Technology (19 I. Ohienko Str., 03049 Kyiv, Ukraine).

E-mail: eitutis.g@.ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3833-6875>

Попова Діана Вадимівна – аспірантка Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка (вул. Юрія Ілленка, 36/1, м. Київ, 04119, Україна).

Попова Диана Вадимовна – аспирантка Института международных отношений Киевского национального университета имени Тараса Шевченко (ул. Юрия Ильенко, 36/1, г. Киев, 04119, Украина).

Popova Diana – PhD student, Institute of International Relations Taras Shevchenko National University of Kyiv (36/1 Yu. Illienka Str., 03049, Kyiv, Ukraine).

E-mail: Dianavpopova1995@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5170-2326>

Божок Анастасія Романівна – кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування, Державний університет інфраструктури та технологій (вул. І. Огієнко, 19, м. Київ, 03049, Україна).

Божок Анастасия Романовна – кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики, маркетинга и бизнес-администрирования, Государственный университет инфраструктуры и технологий (ул. И. Огиенка, 19, г. Киев, 03049, Украина).

Bozhok Anastasiia – PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Economics, Marketing and Business Administration, State University of Infrastructure and Technology (19 I. Ohienko Str., 03049, Kyiv, Ukraine).

E-mail: nastya.bozhok@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4404-2267>

ResearcherID: AAE-8833-2019