

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Державний економіко-технологічний університет транспорту

Кафедра «Менеджмент»

В.В. Чорний

ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЙНОЮ РОБОТОЮ
ЗАЛІЗНИЦЬ

Конспект лекцій для студентів напряму підготовки

6.030601 «Менеджмент».

Київ – 2015

УДК 656.2

Чорний В.В.

Основи управління експлуатаційною роботою залізниць. Конспект лекцій для студентів напряму підготовки 6.030601 «Менеджмент» / Чорний В.В. – К.: ДЕДУТ, 2015.– 66 с.

Конспект лекцій розглянуто та затверджено на засіданні кафедри «Менеджмент» (протокол № 7 від 04.03.2015 р.) та на засіданні методичної комісії факультету економіки і менеджменту (протокол № 5 від 04.03.2015 р.).

Конспект лекцій містить фактичний матеріал з дисципліни «Основи управління експлуатаційною роботою залізниць».

Призначено для студентів напряму підготовки «Менеджмент» за ОКР «бакалавр» всіх форм навчання.

Укладач: В.В. Чорний, к.е.н., доцент

Рецензенти: В.К. Мироненко, д.т.н., проф., завідувач кафедри «Управління процесами перевезень»;

М.Г.Белінська, к.е.н., начальник управління організації доходних надходжень та їх розподілу Фінансово-економічного департаменту Укрзалізниці

ЗМІСТ

Вступ.....	4
Змістовний модуль № 1 «Організаційне забезпечення експлуатаційної роботи залізниць».....	5
Тема № 1 «Загальна характеристика залізничного транспорту України».....	5
Тема № 2 «Експлуатаційна та комерційна діяльність залізничного транспорту».....	12
Тема № 3 «Порядок планування перевезень вантажів залізничним транспортом».....	24
Тема № 4 «Правила прийому вантажів до перевезень».....	32
Змістовний модуль 2. «Економіко-правове забезпечення експлуатаційної роботи залізниць».....	36
Тема № 5 «Укладання договору перевезень».....	36
Тема № 6 «Правила видачі вантажів».....	40
Тема 7 «Правила розрахунків за перевезення вантажів».....	47
Тема 8 «Правила експлуатації вагонів і контейнерів».....	55
Література.....	64

ВСТУП

Економічне зростання в країні неможливе без ефективного функціонування національних залізниць, які відіграють важливу роль у забезпеченні внутрішніх та міждержавних транспортно-економічних зв'язків. Актуальність ефективного забезпечення транспортно-економічних зв'язків на внутрішньому та міжнародному рівнях посилюється у зв'язку з євроінтеграційними процесами, до яких долучилась і Україна. Зважаючи на це при підготовці для залізничного транспорту фахівців за напрямом підготовки 6.030601 «Менеджмент» особливу актуальність набувають знання щодо управління експлуатаційною роботою залізниць та його впливу на забезпечення ефективного функціонування залізничного транспорту на ринку транспортних послуг, підвищення конкурентоспроможності національних залізниць на внутрішньому та зовнішніх ринках.

Виходячи з зазначеного, до варіативної частини навчального плану підготовки бакалаврів за напрямом підготовки 6.030601 «Менеджмент» введено дисципліну «Основи управління експлуатаційною роботою залізниць», мета якої полягає у оволодінні теорією та практикою результативного управління експлуатаційною роботою залізниць на сучасному етапі функціонування залізничного транспорту України.

Завданнями зазначеної дисципліни є :

- розуміння сутності експлуатаційної роботи залізниць;
- формування в студентів сучасного системного мислення та комплексу спеціальних знань у галузі управління експлуатаційною роботою залізниць;
- вивчення особливостей експлуатаційної роботи залізниць на сучасному етапі економічного розвитку.

У результаті вивчення дисципліни «Основи управління експлуатаційною роботою залізниць» студент повинен володіти знаннями щодо основних положень організації та управління експлуатаційною роботою залізниць, для чого йому необхідно знати:

- основи комерційної експлуатації залізниць;
- основні показники експлуатаційної роботи залізниць;
- порядок планування вантажних перевезень залізничним транспортом;
- правила розрахунків за перевезення вантажів.

Для опанування теоретичного матеріалу з основних положень організації та управління експлуатаційною роботою залізниць студентам необхідно мати конспект лекцій. Конспект лекцій відповідає вимогам організації навчального процесу за кредитною трансферно-накопичувальною системою: теми лекцій розбиті на 2 модулі (змістовний модуль № 1 «Організаційне забезпечення експлуатаційної роботи залізниць», змістовний модуль № 2 «Економіко-правове забезпечення експлуатаційної роботи залізниць»). Для кожної теми визначена література. По кожній темі надані питання для перевірки набутих знань.

Змістовний модуль № 1 «Організаційне забезпечення експлуатаційної роботи залізниць»

Тема 1.

Загальна характеристика залізничного транспорту України

План

1.1. Залізничний транспорт України як складова євразійської транспортної системи.

1.2. Реформування залізничного транспорту як об'єктивний процес забезпечення його розвитку та удосконалення управління експлуатаційною роботою залізниць.

Література: [1, 4, 5, 7, 21, 24].

1.1. Залізничний транспорт України як складова євразійської транспортної системи.

Розвиток світової економіки на сучасному етапі пов'язаний з глобалізацією, яка виражає процес обміну товарами, послугами, капіталом та робочою силою, котрий виходить за межі державних кордонів. Глобалізація супроводжується поглибленням міжнародного поділу праці, від якого країни з різним рівнем продуктивності, інтенсивності, складності та рівня оплати праці отримують певні економічні вигоди: зростання підприємницьких можливостей, створення інноваційних виробництв, збільшення зайнятості, підвищення реальної заробітної плати тощо.

Саме тому пріоритетним напрямом у політиці розвинутих країн стали інтеграційні процеси, що передбачає створення умов для вільного переміщення товарів, послуг, капіталів, робочої сили та обумовлює постійне зростання транснаціональних потоків і перевезення вантажів у міжнародному сполученні.

Вигідне географічне положення України на шляху основних вантажопотоків між Європою та Азією, розвинута мережа залізниць у широтних та меридіональних напрямках, з одного боку, та постійне формування вантажопотоків між ємними азійськими та західноєвропейськими ринками внаслідок поглиблення міжнародної спеціалізації та кооперування, з іншого боку, створюють всі необхідні передумови для ефективного забезпечення залізничним транспортом України як внутрішніх, так і міждержавних транспортно-економічних зв'язків.

Україна має одну з найбільш розвинутих у Європі мережу залізниць. В теперішній час експлуатаційна довжина залізничних ліній в Україні становить 21604,9 км, з них 47,5 % – електрифіковані. За більшістю показників (осьове навантаження, склад та вага поїздів, довжина приймально-відправних колій тощо) українські залізниці випереджають європейські залізниці. В той же час має місце невідповідність стандартам

МСЗ та ОСЗ щодо швидкості руху поїздів (стандарт для вантажних поїздів становить 100 км/год, а в перспективі – 120 км/год).

Залізниці України взаємодіють із залізницями 7 сусідніх країн (через 56 пунктів перетину кордону) та з 13 основними морськими портами Чорного й Азовського морів та р. Дунай. Слід зазначити, що територією України проходять три Пан'європейських (III-й, V-й, IX-й) та шість коридорів Організації співдружності залізниць, а також прокладені маршрути комбінованих перевезень, що в сукупності створює техніко-технологічні та організаційно-економічні можливості для нарощування обсягів транзитних вантажних залізничних перевезень.

Залізничний транспорт являє собою найбільш універсальний вид транспорту, який функціонує цілодобово, протягом всього року не залежно від природно-кліматичних умов, здатний освоювати будь які обсяги перевезень з порівняно невисокими витратами тощо. Саме тому у загальному вантажообігу в Україні залізничний транспорт посідає перше місце, про що свідчить інформація Державного комітету статистики за 2013 р., наведена у таблиці 1

Таблиця 1

Вантажні перевезення по Україні за 2013 рік

Вид транспорту	Перевезено вантажів		Вантажооборот	
	млн.т	%	млн.т/км	%
1	2	3	4	5
Всіма видами транспорту	757,6	100	379045,0	100
у тому числі:				
залізничним	441,8	58,31	224017,8	59,10
автомобільним	183,5	24,22	40487,2	10,68
водним	6,3	0,85	4615,2	1,22
трубопровідним	125,9	16,61	109651,8	28,93
авіаційним	0,1	0,01	273,0	0,07

За обсягом вантажних перевезень залізниці України посідають 4 місце на євразійському континенті, поступаючись тільки залізницям Китаю, Росії та Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень у розрахунку на 1 км) у 3 – 5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн.

В таблиці 2 наводяться дані Державного комітету статистики щодо обсягів перевезених залізничним транспортом вантажів за 2013 р. Ці дані свідчать про те, що в обсязі вантажних перевезень переважають масові вантажі, що транспортуються великими партіями на значні відстані (понад 600 км). При цьому перше місце у структурі вантажних перевезень належить кам'яному вугіллю, друге – залізній і марганцевій руді, третє – будівельним матеріалам.

Таблиця 2

Відправлення вантажів залізничним транспортом України за 2013 рік

Показник	Виконано, млн. т	%
1	2	3
Перевезено вантажів	441,8	
з них відправлено	377,3	100
у т.ч. за номенклатурою вантажів		
кам'яного вугілля	102,5	27,2
коксу	10,9	2,88
нафти і нафтопродуктів	7,1	1,88
руди залізної і марганцевої	76,5	20,28
чорних металів	30,9	8,19
брухту чорних металів	4,8	1,27
лісових вантажів	4,9	1,29
хімічних і мінеральних добрив	6,0	1,59
зерна і продуктів перемолю	22,4	5,94
цементу	6,2	1,64
будівельних матеріалів	53,2	14,10
інших вантажів	51,9	13,74

З метою подальшої інтеграції залізниць України до європейської мережі, підвищення рівня інтегрованості з транспортною системою Євросоюзу Укрзалізниця повинна активно розвинути мультимодальні (комбіновані) перевезення за рахунок підвищення конкурентоздатності контейнерних і контрейлерних перевезень.

1.2. Реформування залізничного транспорту як об'єктивний процес забезпечення його розвитку та удосконалення управління експлуатаційною роботою залізниць.

Залізничний транспорт є складовою частиною транспортного сектора економіки країни, що функціонує як складний виробничо-технологічний комплекс, призначений для надання транспортних послуг як у сфері обігу, так і в сфері соціальних послуг. Магістральний залізничний транспорт у сучасних умовах є головним системоутворюючим компонентом єдиної транспортної системи сфери обігу у складі структури економіки України, базою для реалізації її геостратегічного потенціалу та зростання ролі у міжнародному розподілі праці. Між тим, існуюча структура управління залізничним транспортом, стан виробничо-технічної бази залізниць,

технологічний рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, перешкоджають підвищенню ефективності функціонування галузі та потребують реформування. Реформування – це цілісний процес, що включає програму дій для вирішення системних проблем з метою унеможливлення їхнього виникнення у майбутньому.

Особливості реформування залізничного транспорту обумовлюються специфікою його виробничо-фінансової діяльності, яка характеризується таким:

1. Залізничний транспорт розташований на всій території країни і функціонує як єдиний виробничо-технологічний комплекс, пов'язаний безперервним процесом перевезень, що вимагає:

- високого рівня централізації управління всіма підрозділами, що забезпечують процес перевезень;
- забезпечення єдиної мережевої інфраструктури залізниць;
- створення можливостей для оперативного управління фінансовими і матеріальними ресурсами;
- техніко-технологічної єдності на всій мережі залізниць;

2. Відповідно до Законів України «Про природні монополії» та «Про захист економічної конкуренції» залізничний транспорт України займає монопольне положення на ринку залізничних перевезень (при чому інфраструктурний сектор являє собою природну монополію, а сектор експлуатації є тимчасово-монопольним, не зважаючи на те, що по суті цей сектор є потенційно-конкурентним), що обумовлює необхідність державного регулювання, передусім регулювання ціноутворення на послуги залізничного транспорту;

3. Специфіка діяльності залізничного транспорту обумовлює підвищені вимоги до організації та контролю забезпечення безпеки руху, експлуатації транспортних засобів, пов'язаних із перевізним процесом, а також здійсненням аварійно-відновлювальних робіт;

4. Залізничний транспорт є одним із основних постачальників суспільно необхідних нерентабельних або низькорентабельних послуг з пасажирських перевезень і перевезень для державних потреб. При цьому відсутній ефективний механізм компенсації збитків, що в сучасних умовах породжує необхідність перехресного субсидування одних видів діяльності за рахунок інших;

5. Залізницями при наданні послуг з перевезень, як правило, не створюється кінцева продукція, а виконуються лише окремі етапи, при цьому плата за перевезення вноситься на початковій стадії, а потім доходи розподіляються між залізницями за ступенем їх участі. Це обумовлює необхідність застосування централізованого розподілу доходів;

6. Специфіка транспортного виробництва обумовлює наявність особливих умов праці залізничників (роз'їзний характер роботи, її цілодобовий режим,

проживання у віддалених від населених пунктів місцях тощо). До залізничників висуваються високі вимоги щодо професійної придатності, для забезпечення безпеки руху здійснюється постійний контроль за станом здоров'я. Це викликає необхідність дотримання єдиних підходів до оплати праці, збереження у складі галузі частини соціальних об'єктів, передусім медичних та оздоровчих закладів, а також існуючих пільг працівникам;

7. Укрзалізниця поєднує у своїй діяльності функції державного і господарського управління, що не забезпечує достатню прозорість фінансово-господарської діяльності галузі і не відповідає вимогам господарювання у ринковому середовищі;

8. Залізничний транспорт являє собою багатогалузеве господарство із значною кількістю підприємств, які здійснюють різні види діяльності, пов'язані з забезпеченням перевізного процесу.

Діяльність залізничного транспорту значною мірою залежить від зовнішніх факторів – попиту на перевезення, напрямків перевезень, сезонності, режиму роботи споживачів послуг, необхідності взаємодії із залізницями сусідніх держав, іншими видами транспорту, митними органами тощо. Крім того, на сьогодні існує необхідність збільшення інвестицій в оновлення основних засобів залізничного транспорту як за рахунок власних джерел, так і за рахунок залучення зовнішніх інвестицій (у т.ч. й приватних).

Метою реформування є створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом, розвиток конкурентного середовища на ринку залізничних послуг, підвищення ефективності його функціонування, задоволення потреб національної економіки і населення в перевезеннях, покращення їх якості та зменшення розміру транспортної складової у вартості товарів і послуг.

Для досягнення мети реформування в Державній цільовій програмі реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки передбачено:

1. Розмежування господарських функцій і функцій державного управління. Для цього функції державного управління залізничним транспортом передаються Міністерству інфраструктури України, у складі якого має бути розширено Департамент державної політики в галузі залізничного транспорту. Також урядом утворюється єдиний суб'єкт господарювання у формі Державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування як національного перевізника вантажів та пасажирів.

2. Формування єдиного майнового комплексу Державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування. Для цього до статутного капіталу зазначеного товариства вноситься:

- майно Державної адміністрації залізничного транспорту України, залізниць, підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, 100 відсотків акцій відкритих акціонерних товариств, що здійснюють ремонт тягового рухомого складу та виготовлення залізобетонних конструкцій і шпал;

- права господарського відання на магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо забезпечують процес перевезень; залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, блокування та управління рухом поїздів, об'єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлюваних робіт;

- права постійного нормування земельними ділянками.

3. Реорганізація територіально-функціональної структури залізничного транспорту у вертикально-інтегровану. Формування вертикально-інтегрованих структур має відбуватися за такими видами діяльності: вантажні перевезення, пасажирські перевезення у внутрішньому та міжнародному сполученнях, пасажирські перевезення у приміському та регіональному сполученнях, утримання та експлуатація об'єктів інфраструктури, надання послуг локомотивної тяги, ремонт рухомого складу, будівництво та ремонт об'єктів інфраструктури, проведення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, утримання соціальної сфери. Крім того, передбачається подальше виведення не пов'язаних безпосередньо з перевезеннями непрофільних видів діяльності, створення дочірніх підприємств та залежних товариств у конкурентних і потенційно-конкурентних видах діяльності.

4. Впровадження фінансово-економічної моделі, здатної забезпечити розподіл фінансових потоків за видами діяльності на основі планово-кошторисного фінансування. Для цього необхідно впровадити окремий облік доходів, витрат і фінансових результатів за видами діяльності, а також корпоративну інформаційну систему управління фінансовими ресурсами.

5. Збільшення інвестицій у залізничний транспорт та впровадження інноваційної моделі розвитку. Для цього передбачається:

- застосування ефективних інвестиційних механізмів, що забезпечують розширене відтворення основних виробничих засобів та скорочення рівня їх зносу;

- направлення виключно на інвестиції у основні виробничі засоби коштів, отриманих від реалізації майна та корпоративних прав, що вивільнюються в процесі оптимізації виробничої структури галузі;

- залучення приватних інвестицій в оновлення залізничного рухомого складу шляхом розвитку операторського ринку власників вантажного і пасажирського рухомого складу.

6. Удосконалення системи регулювання тарифів на послуги залізничного транспорту. Для цього необхідним є:

- розподіл тарифів на складові, у т.ч. вагонну та інфраструктурну;

- відшкодування економічно обґрунтованих витрат на надання залізничних послуг;

- введення інвестиційної складової до структури тарифів;

- компенсація за рахунок державного та місцевих бюджетів збитків від пасажирських перевезень, що здійснюються за пільговими тарифами та тарифами, застосування яких унеможливує отримання прибутку;

- лібералізація тарифів у потенційно конкурентному та запровадження вільного ціноутворення у конкурентному секторах ринку транспортних послуг.

7. Проведення ефективної соціальної політики. Для цього необхідним є:

- розвиток соціального партнерства з галузевими профспілками в питаннях забезпечення соціального захисту працівників залізничного транспорту та пенсіонерів, удосконалення колективно-договірного регулювання оплати праці і соціальних гарантій;

- збереження, як корпоративних, об'єктів соціальної сфери, зокрема медичних, оздоровчих та навчальних закладів, пов'язаних із забезпеченням безпеки перевезень, охорони праці та формування кадрового потенціалу залізничного транспорту;

- збереження кадрового потенціалу залізничного транспорту шляхом використання надлишкової робочої сили в суміжних видах діяльності на залізничному транспорті;

- впровадження сучасних механізмів мотивації праці.

Реформування залізничного транспорту України відбувається у три етапи. На першому етапі реформування залізничного транспорту України (2010-2012 роки) передбачалося:

- удосконалення нормативно-правової бази, необхідної для реформування залізничного транспорту;

- утворення Державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування;

- реорганізація залізниць, підприємств, установ і організацій залізничного транспорту, майно яких передається до статутного капіталу зазначеного акціонерного товариства, у філії;

- впровадження механізму розподілу фінансових потоків за видами діяльності.

На другому етапі реформування залізничного транспорту України (2013 – 2015 роки) необхідно:

- забезпечити утворення вертикально інтегрованої виробничо-технологічної системи залізничного транспорту, структурованої за видами діяльності з впровадженням автоматизованої системи обліку та управління;

- удосконалити тарифну політику, забезпечити вільне ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг;

- утворити головні та регіональні центри управління перевезеннями;

- запровадити механізми фінансової підтримки пасажирських перевезень;

- забезпечити формування організаційно-правових умов для функціонування приватних операторських компаній пасажирських перевезень.

На третьому етапі реформування залізничного транспорту України (2016 - 2019 роки) передбачається:

- ліквідація перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних шляхом впровадження механізму фінансової підтримки пасажирських перевезень;
- утворення корпоративно-залежного господарського товариства у сфері пасажирських перевезень в далекому сполученні за умови досягнення беззбиткової діяльності;
- збільшення частки приватних компаній, що володіють парком пасажирських вагонів та моторвагонного рухомого складу;
- утворення місцевих залізниць, що володіють об'єктами інфраструктури та рухомим складом, на базі підрозділів промислового залізничного транспорту, малодіяльних та вузькоколійних дільниць;
- розвиток мережі логістичних комплексів у центрах зародження та погашення вантажопотоків зі складськими та розподільними терміналами.

Контрольні питання:

1. Чому залізничний транспорт України можна вважати складовою євроазійської транспортної системи?
2. Які проблеми обумовили необхідність реформування залізничного транспорту України?
3. В чому полягає мета реформування залізничного транспорту України?

Тема 2.

Експлуатаційна та комерційна діяльність залізничного транспорту.

План

- 2.1. Управління експлуатаційною роботою та комерційною діяльністю на залізничному транспорті.***
- 2.2. Оцінка результатів експлуатаційної роботи та комерційної діяльності залізниць.***

Література: [1, 8, 11, 12, 13, 17, 19, 20, 22, 24].

2.1. Управління експлуатаційною роботою та комерційною діяльністю на залізничному транспорті.

На залізничному транспорті розрізняють експлуатаційну роботу та комерційну діяльність.

Під експлуатаційною роботою розуміють усю діяльність залізниць, яка поєднує у собі вантажну та технічну роботу станцій, організацію руху потягів, утримання та обслуговування локомотивів, вагонів, колії, засобів СЦБ та зв'язку, електрозабезпечення та всі види робіт з організації пасажирських перевезень. Отже, результатом здійснення експлуатаційної діяльності залізничного транспорту є техніко-технологічне та організаційне забезпечення вантажних та пасажирських перевезень. В результаті

експлуатаційної діяльності формуються експлуатаційні витрати залізничного транспорту.

Залізниці є суб'єктами господарювання, що здійснюють господарську комерційну діяльність (підприємництво). Відповідно до статті 42 Господарського кодексу України підприємництво – це самостійна, ініціативна, систематична, на власний ризик господарська діяльність, що здійснюється суб'єктами господарювання з метою досягнення економічних і соціальних результатів та одержання прибутку. Виходячи з цього визначення, ознаками підприємництва є:

самостійність – це стан, який дає можливість суб'єкту господарювання без обмежень приймати рішення і здійснювати самотужки будь-яку діяльність, що не суперечить чинному законодавству;

ініціативність передбачає виявлення суб'єктами господарювання в процесі діяльності винахідливості, кмітливості, певних здібностей;

систематичність означає постійний, регулярний (а не разовий) характер діяльності з виробництва продукції, виконання робіт, надання послуг;

ризиковий характер підприємницької діяльності включає дві складових, одна з яких передбачає можливість одержання позитивних результатів (прибутку), а друга – можливість настання несприятливих наслідків (збитків) від такої діяльності, які не завжди можна спрогнозувати і запобігти їм;

одержання прибутку – мета діяльності з виробництва продукції, виконання робіт, надання послуг, оскільки результати діяльності реалізуються на відповідних ринках на оплатних засадах, а в ціну товару (послуги) включається і можливий прибуток;

діяльність здійснюється особами, зареєстрованими як суб'єкти підприємницької діяльності.

Таким чином, головною метою підприємництва (господарської комерційної діяльності) є одержання прибутку через задоволення платоспроможного попиту споживачів.

Зважаючи на це, комерційна діяльність залізниць спрямована на здійснення продажу продукції залізничного транспорту, якою вважається перевезення вантажів та пасажирів. Тому під комерційною діяльністю залізниць розуміють надання транспортних послуг вантажовласникам та пасажирам (перевезення вантажів та здійснення пов'язаних з ними послуг, перевезення пасажирів та здійснення пов'язаних з ними послуг). В результаті комерційної діяльності формуються доходи залізничного транспорту по перевезеннях. Фінансовим результатом (прибуток або збиток) є різниця між доходами та експлуатаційними витратами.

Найважливішими документами, що регламентують експлуатаційну роботу та комерційну діяльність залізничного транспорту по вантажних перевезеннях, є

- Статут залізниць України;
- Правила технічної експлуатації залізниць України,
- Правила перевезення вантажів;

- Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги;

- Тарифна політика залізничного транспорту України.

Статут залізниць України визначає обов'язки, права і відповідальність залізниць, а також підприємств, організацій, установ і громадян, які користуються залізничним транспортом. Статутом регламентуються порядок укладання договорів, організація та основні умови перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, основні положення експлуатації залізничних під'їзних колій, а також взаємовідносини залізниць з іншими видами транспорту.

Правила технічної експлуатації залізниць встановлюють основні положення та порядок роботи залізниць і працівників залізничного транспорту України, основні розміри, норми утримання найважливіших споруд, пристроїв та рухомого складу і вимоги, які ставляться до них, систему організації руху поїздів та принципи сигналізації.

Правила перевезень вантажів визначають правила планування та перевезень вантажів, приймання вантажів до перевезення, пломбування вагонів і контейнерів, оформлення перевізних документів, обчислення термінів доставки вантажів, користування вагонами і контейнерами, зберігання вантажів, видачі вантажів, переадресування вантажів, реалізації вантажів, розрахунків за перевозку вантажів, обслуговування залізничних під'їзних колій, перевезення вантажів з оголошеною вартістю, перевезення вантажів навалом і насипом, перевезення вантажів у вагонах відкритого типу, перевезення вантажів, які змерзаються, перевезення вантажів маршрутами відправника, перевезення вантажів у супроводі провідника відправників (одержувачів), перевезень швидкопсувних вантажів, перевезень тварин, птахів та інших вантажів, які підлягають державному ветеринарно-санітарному контролю.

Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги містить ставки плати за перевезення та правила їх застосування, ставки плати за користування вагонами та контейнерами, а також збори за роботи та послуги, пов'язані з перевезенням вантажів.

Тарифна політика залізничного транспорту України містить ставки плати за транзитні вантажні перевезення та правила їх застосування.

2.2. Оцінка результатів експлуатаційної роботи та комерційної діяльності залізниць.

Для оцінювання результатів експлуатаційної роботи та комерційної діяльності залізниць визначаються певні показники. Основні показники експлуатаційної роботи залізниць складаються з обсягових показників вантажної роботи залізниць та обсягових і якісних показників використання рухомого складу.

До обсягових показників вантажної роботи залізниць відносяться:

- відправлення – кількість тонн вантажу, прийнятого у звітному періоді від вантажовласників на станціях, під'їзних коліях, з водного або автомобільного транспорту для перевезення по залізницях, або від іноземних залізниць для перевезення по українських залізницях;

- прибуття – кількість тонн вантажу, перевезення яких завершено у звітному періоді на станціях призначення;

- перевезення – сума кількості тонн вантажу, відправленого у звітному періоді, та кількості тонн вантажу, прийнятого у звітному періоді з сусідніх залізниць призначенням на дану або іншу залізницю;

- навантаження – кількість тонн вантажу, завантаженого у вагони у звітному періоді, або кількість завантажених у звітному періоді вагонів;

- вивантаження – кількість тонн вантажу, вивантаженого з вагонів у звітному періоді, або кількість розвантажених у звітному періоді вагонів;

- вантажообіг – показник обсягу вантажної роботи як залізниці, так і мережі залізниць; визначається як сума добутків кількості тонн вантажу в кожній відправці та відстані перевезення:

$$\sum Ql_n = Q_1 \cdot l_1 + Q_2 \cdot l_2 + \dots + Q_i \cdot l_i + \dots + Q_m \cdot l_m, \quad (2.1)$$

де $\sum Ql_n$ – вантажообіг в тонно-кілометрах нетто;

Q_i – кількість тонн i -того вантажу, прийнятого до перевезення за одним перевізним документом від відправника до отримувача;

l_i – відстань (в кілометрах), на яку перевозиться i -тий вантаж.

Розрізняють вантажообіг в тарифних тонно-кілометрах та вантажообіг в експлуатаційних тонно-кілометрах. При визначення вантажообігу в тарифних тонно-кілометрах у формулі (2.1) використовують тарифну (як правило найкоротшу) відстань перевезення (між пунктами відправлення та призначення), яка вказується у вантажних документах. При визначення вантажообігу в експлуатаційних тонно-кілометрах у формулі (2.1) використовують фактичну відстань перевезення вантажу;

- вантажонапруженість – кількість тонно-кілометрів, що припадає на 1 кілометр експлуатаційної мережі залізниці (вимірюється в ткм/км):

$$\varepsilon = \frac{\sum Ql_n}{L_e}, \quad (2.2)$$

де ε – вантажонапруженість;

L_e – експлуатаційна довжина залізниці;

- робота – сума кількості навантажених за звітний період на даній залізниці вагонів та прийнятих за звітний період з сусідніх залізниць навантажених вагонів або сума кількості вивантажених за звітний період на

даній залізниці вагонів та зданих за звітний період на сусідні залізниці навантажених вагонів:

$$U = \sum n_{np} + \sum n_{нав} \quad (2.3)$$

або

$$U = \sum n_{зд} + \sum n_{вив}, \quad (2.4)$$

де U_p – робота (вимірюється у вагонах);

$\sum n_{np}$ – кількість прийнятих навантажених вагонів з сусідніх залізниць;

$\sum n_{нав}$ – навантаження по всіх станціях та ділянках;

$\sum n_{зд}$ – кількість навантажених вагонів, які здані на сусідні залізниці;

$\sum n_{вив}$ – вивантаження по всіх станціях та ділянках.

Обсягові показники роботи рухомого складу складаються з обсягових показників роботи вагонів та обсягових показників роботи локомотивів. До обсягових показників роботи вагонів належать:

- пробіги вантажних вагонів, які вимірюються у вагоно-кілометрах та поділяються на пробіги вагонів у завантаженому стані, пробіги вагонів у порожньому стані та загальні пробіги вагонів. Пробіги вагонів у завантаженому стані визначаються як сума добутків кількості завантажених вагонів та відстані, яку вони проходять:

$$\sum nS_{ван} = n_1^{ван} \cdot S_1^{ван} + n_2^{ван} \cdot S_2^{ван} + \dots n_i^{ван} \cdot S_i^{ван} + \dots + n_m^{ван} \cdot S_m^{ван}, \quad (2.5)$$

де $n_i^{ван}$ – кількість завантажених вагонів, які рухаються на одну й ту ж відстань;

$S_i^{ван}$ – відстань, яку проходять $n_i^{ван}$ вагонів.

Пробіги вагонів у порожньому стані визначаються як сума добутків кількості порожніх вагонів та відстані, яку вони проходять:

$$\sum nS_{nop} = n_1^{nop} \cdot S_1^{nop} + n_2^{nop} \cdot S_2^{nop} + \dots n_i^{nop} \cdot S_i^{nop} + \dots + n_m^{nop} \cdot S_m^{nop}, \quad (2.6)$$

де n_i^{nop} – кількість порожніх вагонів, які рухаються на одну й ту ж відстань;

S_i^{nop} – відстань, яку проходять n_i^{nop} вагонів.

Загальні пробіги вагонів складаються з пробігів вагонів у завантаженому стані та пробігів вагонів у порожньому стані:

$$\sum nS_{заг} = \sum nS_{ван} + \sum nS_{nop} \quad (2.7)$$

- вагоно-години, які складаються з вагоно-годин в поїздах, вагоно-годин простою під вантажними операціями та вагоно-годин простою на технічних станціях:

$$\sum nH = \sum nH_n + \sum nH_{eo} + \sum nH_{mc}, \quad (2.8)$$

де $\sum nH_n$ – вагоно-години в поїздах;

$\sum nH_{eo}$ – вагоно-години простою під вантажними операціями;

$\sum nH_{mc}$ – вагоно-години простою на технічних станціях.

Вагоно-години в поїздах визначаються діленням загальної величини вагоно-кілометрів на дільничну швидкість:

$$\sum nH_n = \frac{\sum nS_{заг}}{V_d}, \quad (2.9)$$

де V_d – дільнична швидкість.

Вагоно-години простою під вантажними операціями визначаються множенням норми простою вагона під однією операцією на кількість операцій:

$$\sum nH_{eo} = t_{eo} \cdot \sum n_{eo}, \quad (2.10)$$

де t_{eo} – норма простою вагона під однією вантажною операцією;

$\sum n_{eo}$ – кількість вантажних операцій.

Вагоно-години простою на технічних станціях визначаються множенням норми простою транзитного вагона на технічних станціях на кількість транзитних вагонів:

$$\sum nH_{mc} = t_{mc} \cdot \sum n_{mp}, \quad (2.11)$$

де t_{mc} – норма простою вагона на технічних станціях;

$\sum n_{mp}$ – кількість транзитних вагонів;

- робочий парк вагонів визначається за даними загальної добової витрати вагоно-годин:

$$\sum n_p = \frac{\sum nH_n^{\circ} + \sum nH_{eo}^{\circ} + \sum nH_{mc}^{\circ}}{24} \quad (2.12)$$

де $\sum nH_n^{\circ}$ – вагоно-години в поїздах за добу;

$\sum nH_{eo}^{\circ}$ – вагоно-години простою під вантажними операціями за добу;

$\sum nH_{mc}^{\circ}$ – вагоно-години простою на технічних станціях за добу.

До обсягових показників роботи локомотивів належать:

- пробіги локомотивів (у голові поїздів, у одинокому слідуванні, лінійний, у подвійній тязі, у підштовхуванні, інший, загальний тощо), які вимірюються у

локомотиво-кілометрах. Пробіги локомотивів у голові поїздів визначаються за формулою:

$$\sum MS_{zol} = (N_1^{gan} + N_1^{nop}) \cdot S_1 + (N_2^{gan} + N_2^{nop}) \cdot S_2 + \dots + (N_i^{gan} + N_i^{nop}) \cdot S_i + \dots + (N_k^{gan} + N_k^{nop}) \cdot S_k, \quad (2.13)$$

де N_i^{gan} , N_i^{nop} – відповідно кількість поїздів у вантажному та кількості поїздів у порожньому напрямках на i -тій ділянці;

S_i – довжина i -тої ділянки.

Пробіги локомотивів у одинокому слідуванні визначаються за формулою:

$$\sum MS_{od} = |N_1^{gan} - N_1^{nop}| \cdot S_1 + |N_2^{gan} - N_2^{nop}| \cdot S_2 + \dots + |N_i^{gan} - N_i^{nop}| \cdot S_i + \dots + |N_k^{gan} - N_k^{nop}| \cdot S_k \quad (2.14)$$

Лінійний пробіг локомотивів дорівнює сумі пробігів локомотивів у голові поїздів та у одинокому слідуванні:

$$\sum MS_{lin} = \sum MS_{zol} + \sum MS_{od} \quad (2.15)$$

Пробіги локомотивів у двойній тязі дорівнюють сумі добутків кількості локомотивів, використаних у двойній тязі, та відстані, яку пройшли локомотиви у двойній тязі:

$$\sum MS_{\delta\delta.m} = M_1^{\delta\delta.m} \cdot S_1^{\delta\delta.m} + M_2^{\delta\delta.m} \cdot S_2^{\delta\delta.m} + \dots + M_i^{\delta\delta.m} \cdot S_i^{\delta\delta.m} + \dots + M_k^{\delta\delta.m} \cdot S_k^{\delta\delta.m}, \quad (2.16)$$

де $M_i^{\delta\delta.m}$ – кількість локомотивів, що використані у двойній тязі на відстані $S_i^{\delta\delta.m}$.

Пробіги локомотивів у підштовхуванні дорівнюють сумі добутків кількості локомотивів, використаних у підштовхуванні, та відстані, яку пройшли локомотиви у підштовхуванні:

$$\sum MS_{nidu} = M_1^{nidu} \cdot S_1^{nidu} + M_2^{nidu} \cdot S_2^{nidu} + \dots + M_i^{nidu} \cdot S_i^{nidu} + \dots + M_k^{nidu} \cdot S_k^{nidu}, \quad (2.17)$$

де M_i^{nidu} – кількість локомотивів, що використані у підштовхуванні на відстані S_i^{nidu} .

До інших пробігів локомотивів ($\sum MS_{in}$) входять пробіги локомотивів на маневрах, в поїздах господарського руху та умовні пробіги локомотивів (простої локомотивів у включеному стані).

Пробіги локомотивів у одинокому слідуванні, у двойній тязі, у підштовхуванні, інші пробіги є допоміжними. Звідси допоміжний пробіг локомотивів дорівнює:

$$\sum MS_{\text{дон}} = \sum MS_{\text{од}} + \sum MS_{\text{об.м}} + \sum MS_{\text{підш}} + \sum MS_{\text{ін}} \quad (2.18)$$

- локомотиво-години, які складаються з локомотиво-годин на ділянках, локомотиво-годин простоїв в основному і оборотному депо, пунктах зміни локомотивних бригад. Локомотиво-години на ділянках розраховуються за формулою:

$$\sum MH_{\text{діа}} = \sum_{i=1}^k \frac{S_i}{V_{\text{д}}} \cdot (N_i^{\text{ван}} + N_i^{\text{ноп}} + N_i^{\text{од}}), \quad (2.19)$$

де $N_i^{\text{од}}$ – кількість локомотивів, що рухаються по i -тій ділянці у одиночному слідуванні;

k – кількість ділянок.

$$N_i^{\text{од}} = |N_i^{\text{ван}} - N_i^{\text{ноп}}| \quad (2.20)$$

Локомотиво-години простоїв в основному депо ($\sum MH_{\text{ос.д.}}$), в оборотному депо ($\sum MH_{\text{об.д.}}$), в пункті зміни локомотивних бригад ($\sum MH_{\text{зм.бр.}}$) розраховується як добуток норм простою в основному депо, в оборотному депо, в пункті зміни локомотивних бригад на один поїзд та кількості поїздів;

- тонно-кілометри бруто визначають обсяг перевізної роботи локомотивів і складаються з тонно-кілометрів нетто та тонно-кілометрів тари:

$$\sum Ql_{\text{бр}} = \sum Ql_{\text{н}} + \sum Ql_{\text{м}}, \quad (2.21)$$

де $\sum Ql_{\text{м}}$ – тонно-кілометри тари, які складаються з тонно-кілометрів тари навантажених вагонів ($\sum Ql_{\text{м}}^{\text{ван}}$) та тонно-кілометрів тари порожніх вагонів ($\sum Ql_{\text{м}}^{\text{ноп}}$).

Тонно-кілометри тари навантажених вагонів визначаються як добуток пробігів вагонів у навантаженому стані та ваги тари вагона:

$$\sum Ql_{\text{м}}^{\text{ван}} = \sum nS_{\text{ван}} \cdot g_{\text{м}}, \quad (2.22)$$

де $g_{\text{м}}$ – вага тари вагона.

Тонно-кілометри тари порожніх вагонів визначаються як добуток пробігів вагонів у порожньому стані та ваги тари вагона:

$$\sum Ql_{\text{м}}^{\text{ноп}} = \sum nS_{\text{ноп}} \cdot g_{\text{м}} \quad (2.23)$$

- експлуатований парк локомотивів визначається за формулою:

$$M_e = \frac{\sum MN_{дл}^{\circ} + \sum MN_{ос.д.}^{\circ} + \sum MN_{об.д.}^{\circ} + \sum MN_{зм.бр.}^{\circ}}{24}, \quad (2.24)$$

де $\sum MN_{дл}^{\circ}$ – локомотиво-години на ділянках за добу;

$\sum MN_{ос.д.}^{\circ}$ – локомотиво-години простою в основному депо за добу;

$\sum MN_{об.д.}^{\circ}$ – локомотиво-години простою в оборотному депо за добу;

$\sum MN_{зм.бр.}^{\circ}$ – локомотиво-години простою в пунктах зміни локомотивних бригад за добу.

Якісні показники використання рухомого складу поділяються на якісні показники використання вагонів та якісні показники використання локомотивів.

До якісних показників роботи вагонів належать:

- продуктивність вагона, яка визначається кількістю його роботи в тонно-кілометрах нетто за добу та розраховується за формулою:

$$P_{\sigma} = \frac{\sum Ql_n^{\circ}}{\sum n_p}, \quad (2.25)$$

де $\sum Ql_n^{\circ}$ – тонно-кілометри нетто за добу;

- динамічне навантаження робочого вагона, яке розраховується як відношення тонно-кілометрів нетто до загальних вагоно-кілометрів:

$$P_{дин}^{роб} = \frac{\sum Ql_n^{\circ}}{\sum nS_{заг}} \quad (2.26)$$

- динамічне навантаження навантаженого вагона, яке визначається відношенням тонно-кілометрів нетто до навантажених вагоно-кілометрів

$$P_{дин}^{нав} = \frac{\sum Ql_n^{\circ}}{\sum nS_{ван}} \quad (2.27)$$

- середньодобовий пробіг вагона, який розраховується як відношення добової величини загальних вагоно-кілометрів до величини робочого парку вагонів:

$$S_{\sigma} = \frac{\sum nS_{заг}^{\circ}}{\sum n_p}, \quad (2.28)$$

де $\sum nS_{заг}^{\circ}$ – загальні вагоно-кілометри за добу;

- повний рейс вагона (відстань, яку проходить вагон за час обороту), який визначається як відношення загальних пробігів вагонів до роботи (у вагонах):

$$l_n = \frac{\sum nS_{заг}}{U} \quad (2.29)$$

- вантажний рейс вагона, який визначається як відношення пробігів вагонів у навантаженому стані до роботи:

$$l_{\varepsilon} = \frac{\sum nS_{ван}}{U} \quad (2.30)$$

- порожній рейс вагона, який визначається як відношення пробігів вагонів у порожньому стані до роботи:

$$l_{nop} = \frac{\sum nS_{nop}}{U} \quad (2.31)$$

Повний рейс вагона можна визначити як суму вантажного та порожнього рейсів:

$$l_n = l_{\varepsilon} + l_{nop} \quad (2.32)$$

- середній простій вагона під однією вантажною операцією, який визначається діленням вагоно-годин простою під вантажними операціями на кількість вантажних операцій:

$$t_{\varepsilon o} = \frac{\sum nH_{\varepsilon o}}{\sum n_{\varepsilon o}} \quad (2.33)$$

- середній простій вагона на технічних станціях, який розраховується діленням вагоно-годин простою на технічних станціях на кількість транзитних вагонів

$$t_{mc} = \frac{\sum nH_{mc}}{\sum n_{mp}} \quad (2.34)$$

- коефіцієнти порожнього пробігу вагонів, які визначаються як відношення пробігів вагонів у порожньому стані до загального пробігу або до пробігу вагонів у навантаженому стані:

$$\alpha = \frac{\sum nS_{nop}}{\sum nS_{заг}} \quad (2.35)$$

$$\alpha' = \frac{\sum nS_{nop}}{\sum nS_{ван}} \quad (2.36)$$

- обіг вагона (час, який проходить від початку навантаження до початку наступного навантаження) визначається діленням величини робочого парку вагонів на добову роботу залізниці (у вагонах):

$$O_{\epsilon} = \frac{\sum n_p}{U^{\delta}}, \quad (2.37)$$

де U^{δ} робота залізниці за добу (у вагонах);

Обіг вагона також визначається за розгорнутою формулою:

$$O_{\epsilon} = \frac{1}{24} \left(\frac{l_n}{V_{\delta}} + \frac{l_n}{l_{\epsilon}} \cdot t_{mc} + t_{\epsilon o} \cdot K_{м.р.} \right) \quad (2.38)$$

де l_{ϵ} – вагонне плече (середня відстань між двома технічними станціями);
 $K_{м.р.}$ – коефіцієнт місцевої роботи.

Вагонне плече розраховується за формулою:

$$l_{\epsilon} = \frac{\sum nS_{заг}}{\sum n_{mp}} \quad (2.39)$$

Коефіцієнт місцевої роботи дорівнює:

$$K_{м.р.} = \frac{\sum n_{нав} + \sum n_{вив}}{U}, \quad (2.40)$$

де $\sum n_{нав}$, $\sum n_{вив}$ - відповідно кількість навантажених та вивантажених вагонів.

Дані динамічного навантаження, середньодобового пробігу вагона та коефіцієнта порожнього пробігу дають можливість зробити аналітичний розрахунок продуктивності вагона:

$$P_e = \frac{P_{дин}^{нав} \cdot S_e}{1 + \alpha'} \quad (2.41)$$

$$P_e = P_{дин}^{роб} \cdot S_e \cdot (1 - \alpha) \quad (2.42)$$

До якісних показників роботи локомотивів належать:

- продуктивність локомотива, яка визначається в тонно-кілометрах бруто на один локомотив експлуатованого парку за добу:

$$P_l = \frac{\sum Ql_{бр}^{\circ}}{M_e}, \quad (2.43)$$

де $\sum Ql_{бр}^{\circ}$ - тонно-кілометри бруто за добу;

- коефіцієнти допоміжного пробігу локомотива, які визначаються відношенням допоміжного пробігу до лінійного пробігу локомотива або до пробігу локомотивів в голові поїзду.

$$\beta = \frac{\sum MS_{дон}}{\sum MS_{лін}} \quad (2.44)$$

$$\beta' = \frac{\sum MS_{дон}}{\sum MS_{гол}} \quad (2.45)$$

- середня маса поїзда бруто, яка розраховується діленням тонно-кілометрів бруто бруто на пробіги локомотивів в голові поїзда:

$$Q_{бр} = \frac{\sum Ql_{бр}}{\sum MS_{гол}} \quad (2.46)$$

- середньодобовий пробіг локомотива, який визначається діленням лінійних локомотиво-кілометрів за добу на величину експлуатованого парку локомотивів:

$$S_l = \frac{\sum MS_{лін}^{\circ}}{M_e} \quad (2.45)$$

де $\sum MS_{лін}^{\circ}$ - лінійний пробіг локомотивів за добу.

Дані середньої маси поїзда бруто, середньодобового пробігу локомотива та коефіцієнта допоміжного пробігу дають можливість зробити аналітичний розрахунок продуктивності локомотива:

$$P_l = Q_{бр} \cdot S_l \cdot (1 - \beta) \quad (2.46)$$

Для оцінки результатів комерційної діяльності залізниць вантажообіг у тонно-кілометрах нетто ($\sum Q_n^l$), доходи від вантажних перевезень ($D_{ван}$), витрати по вантажних перевезеннях ($E_{ван}$), доходну ставку за 10 т-км ($d_{ван}$), собівартість 10 т-км ($c_{ван}$) та рентабельність вантажних перевезень ($r_{ван}$).

Доходна ставка за 10 т-км розраховується за формулою:

$$d_{ван} = \frac{D_{ван}}{\sum Q_n^l} \cdot 10 \quad (2.47)$$

Собівартість 10 т-км визначається як:

$$c_{ван} = \frac{E_{ван}}{\sum Q_n^l} \cdot 10 \quad (2.48)$$

Рентабельність вантажних перевезень оцінюється на підставі формули:

$$r_{ван} = \frac{D_{ван} - E_{ван}}{E_{ван}} \cdot 100\% \quad (2.49)$$

Контрольні питання:

1. В чому полягає сутність експлуатаційної роботи залізниць?
2. Що являє собою комерційна діяльність залізниць?
3. Що відображають якісні показники використання рухомого складу?

Тема 3.

Порядок планування перевезень вантажів залізничним транспортом

План

- 3.1. Планування перевезень вантажів в сучасних умовах господарювання.**
- 3.2. Роль планування перевезень вантажів у забезпеченні ефективного функціонування залізничного транспорту.**

Література: [1, 4, 7, 8, 12, 14, 19, 20].

3.1. Планування перевезень вантажів в сучасних умовах господарювання.

Планування – це особлива форма діяльності, змістом якої є розробка і

реалізація планів. План – найвища та найскладніша форма (модель) майбутнього, що передбачає виділення ресурсів та систему заходів, спрямованих на досягнення поставлених цілей і завдань. Планування є основною функцією менеджменту, яка зв'язує разом всі управлінські функції. Без планування будь яка організація (у т.ч. й залізниця) не зможе чітко визначити свої цілі і напрямки діяльності.

Процес планування допомагає прийняттю обґрунтованих управлінських рішень. Його мета полягає у визначенні необхідної кількості ресурсів, впровадженні нововведень для адекватного реагування на зміни зовнішнього середовища. Планування є необхідною передумовою успішної діяльності організації в майбутньому, є процесом підготовки обґрунтованих управлінських рішень (у т.ч. й перспективних). В залежності від строку планового періоду розрізняють короткострокові плани організації (до одного року), середньострокові (від одного до п'яти років) і довгострокові (від п'яти до десяти років).

Планування – найперша функція управління, вона передує іншим управлінським функціям і визначає їх сутність. Планування залежить від ефективного аналізу зовнішнього середовища, об'єктивного оцінювання власних позицій, потребує спільних зусиль та участі всіх структурних підрозділів організації. Також ця функція передбачає вибір мети, розробку шляху її досягнення та просування ним.

Планування як функція менеджменту полягає в розв'язанні таких глобальних проблем:

- якими мають бути цілі організації;
- як має діяти організація, щоб їх досягти.

Планування дає змогу будь-якій організації передбачати майбутнє. Воно виявляється в програмі дій, що охоплюють усі операції підприємства (технічні, фінансові, комерційні). Планування має враховувати періоди, джерела та витрати.

Отже, планування – це один з інструментів, за допомогою якого менеджери формують єдиний напрям зусиль колективу на досягнення цілей організації. Кінцева мета планування полягає в моделюванні майбутнього стану підприємства, а також визначенні шляхів та засобів досягнення цього стану.

На залізничному транспорті основним видом економічної діяльності є перевезення вантажів та пасажирів. При чому в структурі доходів від перевезень питома вага доходів від перевезення вантажів становить понад 85 % (за даними 2013 року). Крім того, вантажні перевезення в цілому є прибутковими, пасажирські – збитковими, а збитки від пасажирських перевезень, в основному, компенсуються за рахунок прибутків від вантажних перевезень. Це вимагає підвищення ефективності планування вантажних перевезень на залізничному транспорті країни. Тому існує встановлений порядок планування перевезень вантажів залізницями в усіх видах сполучень, а також обліку виконання планів, який постійно вдосконалюється залежно від змін зовнішнього середовища.

Перевезення вантажів залізницями здійснюються на підставі договорів про організацію перевезень за місячними планами, за пред'явленям, за окремими замовленнями відправників (вантажовласників або за їх дорученням – експедиторських організацій). Планування військових перевезень здійснюється за спеціальними інструкціями.

У разі систематичного здійснення перевезень вантажів між залізницею та відправником укладається договір про організацію перевезень вантажів за встановленою формою. Одноразове перевезення може здійснюватися також за окремим замовленням без укладення договору на умовах, погоджених залізницею і відправником. Передача замовлень на перевезення вантажів відправниками та їх узгодження залізницею здійснюється через автоматизовану систему «МЕСПЛАН» (АС «МЕСПЛАН»).

Місячне планування перевезень вантажів у межах України, на експорт у треті країни та країни СНД, країни Балтії здійснюється на підставі замовлень відправників. Згідно з договором про організацію перевезень не пізніше 12 днів до початку наступного місяця відправник надає залізниці відправлення місячне замовлення на перевезення вантажів за встановленою формою на паперовому носії або через АС «МЕСПЛАН» на електронному носії із зазначенням обсягів перевезень у вагонах (контейнерах) і тоннах. Замовлення оформляється окремо для кожної номенклатури вантажу, для кожної станції відправлення. Для експортних вантажів, що перевозяться через морські (річкові) порти, вказуються станція перевантаження із залізничного на морський (річковий) транспорт та країна призначення. Для вантажів, що перевозяться через сухопутні прикордонні переходи у треті країни, вказуються передаточна прикордонна станція та країна призначення. Для експортних вантажів, що перевозяться у треті країни, вказується одержувач або експедитор. Для вантажів, що перевозяться у країни СНД та Балтії, вказується, крім того, експедитор для транзитних держав СНД та Балтії. Для перевезень у прямому змішаному залізнично-водному сполученні вказуються найменування залізниці і станції перевалки та пункт призначення. Для перевезень за участю ліній вузької колії зазначаються залізниця та станція перевантаження.

Перевезення завантажених контейнерів у вагонах плануються за номенклатурною групою «Вантажі у контейнерах». Перевезення вантажів у контейнерах Укрзалізниці за межі України здійснюються за погодженням вантажівідправника з підприємством, на балансі якого перебувають контейнери. Порожні контейнери належності залізниць країн СНД і Балтії, які повертаються залізничній адміністрації-власниці після розвантаження, перевозяться поза планом. Порожні власні контейнери, які повертаються власнику після вивантаження, перевозяться за планом або за додатковим замовленням.

Залізниця може відмовити у прийманні замовлення на перевезення вантажів за відсутності у неї технічних або технологічних можливостей для здійснення перевезень з повідомленням про це відправника через начальника станції.

Планування перевезень вантажів у власних або орендованих вагонах здійснюється відправниками за окремими замовленнями незалежно від того, належать ці вагони відправникові, одержувачу чи оператору. Замовлення на перевезення вантажів у власних вагонах, що не належать відправнику, погоджуються з власником вагонів. Якщо оператор виконує функції відправника, то замовлення на перевезення вантажів надаються оператором. У разі необхідності за заявкою відправника, наданою не пізніше 3 діб до дня навантаження, перевезення можуть бути здійснені у вагонах парку залізниці замість запланованих власних (орендованих). Зміна запланованих перевезень у вагонах парку залізниць на перевезення у власних вагонах здійснюється з дозволу залізниці на підставі заяви відправника, наданої не пізніше трьох діб до дня навантаження, за погодженням з власником вагонів.

Разом з проектом місячного плану на перевезення вантажів відправники за наявності достатньої кількості вантажу надають управлінням залізниць відправлення плани перевезень вантажів маршрутами. Календарні плани перевезень вантажів маршрутами можуть коригуватися залізницею за заявою відправника, наданою за дві доби до початку декади. Плани перевезення маршрутами у цілому для залізниці і за родами вантажів затверджуються начальником залізниці з повідомленням начальників дирекцій залізничних перевезень, які в свою чергу доводять ці плани до відома станцій, а станції – до відома відправників.

У разі неподання вантажовідправником плану перевезень вантажів маршрутами у встановлений термін або надання плану у занижених (у порівнянні з місячними обсягами) розмірах кількість планових маршрутів встановлює начальник станції. В окремих випадках за заявами вантажовідправників начальник дирекції може дозволити напередодні дня навантаження зміну станції призначення маршруту у межах передбаченого планом перевезень залізниць призначення, крім експорту.

За два дні (не враховуючи дня подання) до початку декади відправник подає начальнику станції декадну заявку в електронному вигляді з розподілом подачі вагонів на кожний день. Замість декадних заявок відправник може надати погоджений з вантажоодержувачем (портом) графік навантаження, який складається на місяць, в якому планується перевезення, або на строк виконання додаткового замовлення. Зміни до графіка можуть вноситися відправником за погодженням з вантажоодержувачем (портом) та залізницею.

План перевезення вантажів вважається виконаним за умови відвантаження передбаченої кількості тонн. Не використані для планового навантаження вагони надаються відправникові за його згодою для понадпланового перевезення. У разі використання передбаченої планом кількості вагонів і невиконання плану в тоннах станція за заявою відправника може надавати йому вагони в кількості, необхідній для виконання плану в тоннах.

Начальник залізниці та уповноважені ним посадові особи за заявами відправників можуть змінювати передбачені планом залізниці та станції призначення, станції відправлення вантажів у межах залізниць відправлення,

надавати дозвіл на перевезення вантажів понад план, а також на внутрістанційні перевезення.

Зміна передбачених планом обсягів перевезення на залізниці та станції призначення, а також зміна вантажоодержувачів (крім експортних та тих, що одержують вантажі в портах) провадиться за заявою відправника начальником станції відправлення з наступним повідомленням про це Дирекції.

Начальник станції за заявою відправника дозволяє позапланове навантаження на залізниці України (крім призначенням у морські та річкові порти, на прикордонні переходи та маршрутами) у порядку, встановленому начальником залізниці, за наявності рухомого складу і за умови сплати відправником належних платежів та зміни в місячних планах згідно зі статтею 21 Статуту залізниць України.

Перевезення вантажів понад план здійснюються за замовленнями відправників, поданими за 3 дні до дня навантаження, без обмеження планових перевезень та за умови платоспроможності відправника.

Залізниці у разі неподачі з їх вини вагонів для виконання плану повинні за вимогою відправника надавати рухомий склад для надолуження недовантаження протягом наступного місяця. Надолуження здійснюється у такому порядку: відправник не пізніше 2-го числа наступного за звітним місяця подає через начальника станції відправлення на ім'я начальника Дирекції залізничних перевезень заяву про надолуження. Неподання заяви або подання її пізніше зазначеного строку вважається відмовою відправника від надолуження недовантаження; після отримання заяви на надолуження начальник станції за погодженням з Дирекцією встановлює дні надолуження, про що повідомляє вантажовідправника. У разі невиконання узгодженого порядку надолуження залізниця за неподачу вагонів і відправник за неперед'явлення вантажів до перевезення несуть відповідальність, установлену Статутом залізниць за невиконання плану перевезень.

При плануванні перевезень експортних вантажів (вантажів, які вивозяться з території України за її межі, у т. ч. через морські (річкові) порти, термінали) відправники надають залізницям відправлення замовлення на перевезення вантажів за 16 днів до початку місяця, в якому передбачається перевезення. Управління залізниці на підставі цих проектів складає проект місячного плану перевезень експортних вантажів за номенклатурою і за 14 днів до початку місяця надсилає Укрзалізниці для погодження з портами та залізницями іноземних держав. Залізниці, які передають експортні вантажі з залізничного на морський (річковий) транспорт, погоджують з відповідними портами місячні обсяги перевантаження вантажів з урахуванням вагонів, які очікують вивантаження, і не пізніше 8 днів до початку планового місяця повідомляють Укрзалізниці пропозиції щодо проекту плану. Укрзалізниця погоджує план перевезень експортних вантажів з морськими та річковими портами, а у разі перевезення через порти іноземних держав – з залізничними адміністраціями цих держав і не пізніше 4 днів до початку планового місяця доводить його до залізниць відправлення. План перевезень експортних

вантажів через прикордонні залізничні станції узгоджується Укрзалізницею із залізницями іноземних держав і повідомляється залізницям відправлення за 4 дні до початку планового місяця.

Для планування перевезень імпорتنих (вантажів, які ввозяться на територію України чи надходять з під'їзних колій, розташованих на території іншої держави, або через морські (річкові) порти, термінали) і транзитних вантажів (вантажів, перевезення яких (у т. ч. за участю інших видів транспорту) розпочинається і закінчується за межами території України), що надходять із третіх країн через прикордонні станції України, іноземні залізниці в узгоджені терміни надсилають Укрзалізниці та залізничним адміністраціям країн – учасниць перевезень місячні заявки на перевезення вантажів за загальними обсягами у тоннах і вагонах згідно з узгодженою номенклатурою із зазначенням прикордонного переходу та способу передачі вантажів. Укрзалізниця розглядає можливість здійснення перевезення і в узгоджені строки інформує іноземну залізницю про прийняте рішення.

Перевезення імпорتنих та транзитних вантажів у контейнерах та швидкопсувних, що надходять через морські (річкові) порти, здійснюються за пред'явленням за заявками, наданими станції відправлення за три дні до дня навантаження; інших вантажів – за заявками відправників (вантажовласників, експедиторів), наданими залізниці відправлення за 10 днів до прибуття судна. Замовлення на перевезення у треті країни транзитних вантажів, які надходять через морські (річкові) порти України, приймаються у терміни та в порядку, що встановлені для планування перевезень на експорт.

Планування перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні за участю залізниць та річкових портів України здійснюється у такому порядку: для вантажів, які передаються із залізничного на водний транспорт, відправники подають залізниці відправлення проекти планів за 20 днів до початку планового місяця за встановленою номенклатурою у вагонах та тоннах із зазначенням пункту перевалки та пункту призначення; для вантажів, що надходять через порти та перевозяться в межах України у прямому змішаному сполученні, порти надають залізниці перевалки проекти планів за 12 днів до початку місяця за номенклатурною групою «Перевалка вантажів з водного транспорту на залізничний». Управління залізниці відправлення на підставі одержаних проектів планів розробляє проект плану перевезень у цілому для залізниці через річкові порти і подає його Укрзалізниці за 17 днів до початку планового місяця для узгодження. Укрзалізниця на підставі даних, що надаються залізницями відправлення, складає на плановий місяць проект плану перевезень у прямих змішаних залізнично-водних сполученнях та узгоджує його з портами перевалки. Узгоджений план доводиться для виконання залізницям відправлення та перевалки за 4 дні до початку планового місяця. У разі виникнення потреби у позапланових та понадпланових перевезеннях відправники або порти перевалки надають замовлення на такі перевезення Укрзалізниці, а також залізниці відправлення для узгодження. Начальник залізниці у разі

пред'явлення замовлення на позапланові перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні через річкові порти, розташовані у межах залізниці відправлення, вирішує можливість таких перевезень за погодженням з портом.

За пред'явленням можуть здійснюватися перевезення вантажів для виконання спеціальних рішень Кабінету Міністрів України, перевезення овочів, фруктів та іншої сільськогосподарської продукції, перевезення продовольчих, промислових та інших вантажів, що відвантажуються з державного резерву.

Перевезення вантажів за пред'явленням для виконання спеціальних рішень Кабінету Міністрів України в поточному місяці здійснюються за заявками відправників, поданими станції відправлення за 3 дні до початку навантаження. Якщо термін дії урядового рішення більше місяця, то замовлення на перевезення на наступний місяць подаються за 12 днів до початку місяця і відповідальність за виконання плану перевезень визначається встановленим порядком. При цьому штраф за невиконання плану на залізниці призначення не сплачується.

Перевезення овочів, фруктів та іншої сільськогосподарської продукції, що відвантажуються заготівельними організаціями і споживчою кооперацією, державними та колективними сільськогосподарськими підприємствами, фермерськими господарствами та громадянами, здійснюються як за планами, так і за заявками, поданими залізниці відправлення за 3 дні до дня навантаження.

Перевезення продовольчих, промислових та інших вантажів, що відвантажуються з державного резерву, здійснюються як за планами, так і за пред'явленням. Заяви на перевезення за пред'явленням надаються за 3 дні до початку перевезення.

3.2. Роль планування перевезень вантажів у забезпеченні ефективного функціонування залізничного транспорту.

В ринкових умовах господарювання та при активізації конкуренції на ринку транспортних послуг підвищується актуальність ефективного управління залізничним транспортом країни. Під управлінням розуміють вплив на процес, об'єкт чи систему для збереження їхньої стійкості або переведення з одного стану в інший відповідно до визначених цілей. Отже якісне управління має забезпечити високий рівень конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг, а значить й ефективного функціонування залізничного транспорту.

Управління залізницями реалізується через функції управління – особливі види діяльності, що відображають напрями або стадії цілеспрямованого впливу на зв'язки і відносини між людьми в процесі виробництва. Функції управління поділяють на загальні та спеціальні. До загальних відносять функції управління, зміст яких не залежить від особливостей та специфіки виробництва: планування, організація, регулювання, координування, стимулювання, контроль.

Як зазначалося у п. 3.1, планування передує виконанню інших функцій управління (як загальних, так і спеціальних), тому від якості планування залежить й ефективність управління, а отже й ефективність функціонування залізниць на ринку транспортних послуг. Спеціальні функції управління поділяються на конкретні та специфічні.

До спеціальних конкретних функцій управління належать: підготовка виробництва, нормування ресурсів, забезпечення ресурсів, фінансове забезпечення, технічне обслуговування, внутрівиробничий облік, інформаційне забезпечення, господарське обслуговування, оперативна діяльність тощо. Ефективність виконання цих функцій залежить від якості планування, оскільки пов'язано з управлінням конкретними аспектами виробництва.

Спеціальні специфічні функції управління пов'язані з процесами прийняття управлінських рішень і стосуються організації процесу управління підприємством, що передбачає правильну розстановку працівників апарату управління, чітке визначення обов'язків і відповідальності кожного виконавця. Якість планування прямо не впливає на ефективність виконання спеціальних специфічних функцій управління, але впливає на прогнозовані обсяги робіт, від яких опосередковано залежить кількість працівників апарату управління.

Зважаючи на викладене вище, планування відіграє значну роль у забезпеченні ефективності функціонування будь якого підприємства в ринковому середовищі. Особливо це стосується залізниць та інших підприємств залізничного транспорту, які мають специфічні основні виробничі засоби: переважна частина цих засобів може бути використана лише у забезпеченні залізничних перевезень. Що стосується вантажних залізничних перевезень, то річні прогнозні показники по обсягах перевезень використовуються для розробки фінансових планів, а місячні показники по обсягах вантажних перевезень, номенклатурі вантажів, сполученнях тощо використовуються для технічного нормування вагонних та локомотивних парків, локомотивних бригад, затрат на паливо та електроенергію для тяги поїздів, обсягів ремонтів рухомого складу й т. ін. Отже, від якості планування вантажних перевезень залежать витрати на їх забезпечення та рівень собівартості перевезень. Враховуючи, що тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом в межах України регулюються на державному рівні, тому Укрзалізниця самостійно не може змінювати їх, зменшення собівартості перевезень приводить до зростання прибутків залізниць від перевезення вантажів.

Контрольні питання:

1. На підставі чого здійснюється перевезення вантажів залізницями України?
2. На підставі чого здійснюється місячне планування перевезень вантажів залізницями України?

3. Чи існує можливість позапланового перевезення вантажів залізницями України?

4. Чи може планування вплинути на собівартість вантажних залізничних перевезень?

Тема 4.

Правила прийому вантажів до перевезень

План

4.1. Основні положення правил прийому вантажів до перевезення.

4.2. Роль правил прийому вантажів до перевезень у забезпеченні їх схоронності та безпеки руху поїздів.

Література: [1, 8, 14, 15, 16, 19, 22].

4.1. Основні положення правил прийому вантажів до перевезення.

Вантажі до перевезення залізничним транспортом країни приймаються за наявності місячного плану або дозволу на перевезення. Відправники можуть пред'являти вантажі до перевезення на місцях загального й незагального користування. Місця загального користування – це місця виконання вантажних операцій біля колій, що перебувають на балансі залізниці і розташовані у межах смуги відведення; місця незагального користування – це місця виконання вантажних операцій, розташовані поза смугою відведення, та місця загального користування, надані у тимчасове користування вантажовласникам за договором. Перевезення вантажів здійснюються вагонними, контейнерними, груповими або маршрутними відправками. Вагонна відправка – партія вантажу за однією накладною в такій кількості, для перевезення якої потрібно надання окремого вагона. Контейнерна відправка – партія вантажу за однією накладною для перевезення в універсальному чи спеціалізованому контейнері або перевезення власного універсального чи спеціалізованого контейнера в порожньому стані. Контрейлерна відправка – це завантажені на залізничні вагони автопоїзд, знімний автомобільний кузов, напівпричеп, тягач і т. ін. Групова відправка – партія вантажу за однією накладною, для перевезення якої надається не менше двох вагонів, але менше маршруту. Маршрутна відправка – партія вантажу за однією накладною в кількості, яка відповідає ваговій нормі, встановленій для маршруту («ядра» маршруту).

Вантажі, що потребують тари для збереження їх від втрати, псування або пошкодження при перевезенні, повинні пред'являтися до перевезення у справній тарі, яка відповідає стандартам або технічним умовам, а вантажі, на тару і упакування яких стандарти та технічні умови не встановлено, – у справній тарі, що забезпечує їх збереження. Упаковка, в якій вантаж пред'являється до перевезення, не повинна завдавати шкоди рухомому складу, залізничній колії й навколишньому середовищу.

Сільськогосподарська продукція може прийматися до перевезення в нестандартній тарі, яка забезпечує схоронність вантажу при перевезенні.

Відправник несе відповідальність за пред'явлений до перевезення вантаж у нестандартній і неякісній упаковці.

Якщо при зовнішньому огляді тари або упаковки пред'явленого до перевезення вантажу будуть помічені недоліки, які можуть призвести до втрати, псування або пошкодження вантажу, то відправник зобов'язаний на вимогу станції привести тару або упаковку у відповідність до вимог стандартів або інших нормативно-технічних документів на продукцію.

Залізниця може не приймати вантаж до перевезення у разі відсутності або неналежного його маркування, а також у тарі, що не відповідає вимогам стандартів або інших нормативних документів.

Відправник зобов'язаний підготувати вантаж до навантаження відповідно до вимог, які забезпечували б збереження його на всьому шляху перевезення та екологічну безпеку і захист навколишнього природного середовища згідно з законодавством. Дрібні місця штучних вантажів відправник повинен об'єднати в більші.

Загальна маса вантажу визначається відправником зважуванням або розрахунковим способом. До розрахункових способів визначення маси вантажу належать: за трафаретом (підсумовування маси вантажу, зазначеної на кожному вантажному місці), за стандартом (множення суми стандартної маси вантажного місця на кількість місць вантажу), за заміром висоти наливу (з подальшим визначенням густини та об'єму вантажу за таблицею калібрування цистерн, розробленою заводом – виробником цистерни).

На тарно-пакувальні і штучні вантажі відправник зобов'язаний нанести маніпуляційні знаки і транспортні написи (основні, додаткові та інформаційні). Маніпуляційні знаки – це знаки, які вказують на спосіб поводження з вантажем. Основними написами є: повне найменування вантажоодержувача; повне найменування станції призначення і скорочене найменування залізниці призначення; кількість вантажних місць у відправці і порядковий номер місця. Додаткові написи містять: повне найменування вантажовідправника; найменування пункту відправлення із зазначенням залізничної станції відправлення і скороченого найменування залізниці відправлення; залізничні написи (залізнична марка). Інформаційними написами є: маса брутто і нетто вантажного місця в кілограмах; габаритні розміри вантажного місця в сантиметрах (довжина, ширина і висота або діаметр і висота); об'єм вантажного місця в кубічних метрах.

Основні, додаткові, інформаційні написи та маніпуляційні знаки повинні бути нанесені на кожне вантажне місце. При перевезенні однорідних вантажів у прямому залізничному сполученні вагонними відправками допускається наносити основні, додаткові й інформаційні написи (крім маси брутто і нетто) не на всіх вантажних місцях, але не менше ніж на чотирьох. У цьому разі замарковані місця розташовують: у критих вагонах по два місця біля кожних дверей написами назовні; на відкритому рухомому складі – у верхньому ярусі по два місця біля кожного повздовжнього борту платформи

або напіввагона написами назовні. Якщо навантаження проведене врівень з бортами або нижче бортів, то замарковані місця укладаються написами догори. При перевезенні вантажів насипом і наливом транспортні написи не наносяться.

Навантаження вагонів здійснюється згідно з правилами розміщення і кріплення вантажів, правилами перевезення вантажів із забезпеченням безпеки руху, схоронності вантажів і безпечного виконання вантажних робіт.

Легкогорючі вантажі, а також вантажі, які упаковані з використанням легкогорючих матеріалів, потребують відбору і підготовки критих вагонів, контейнерів у протипожежному відношенні. Забороняється навантаження в один вагон вантажів, які за своїми властивостями можуть пошкодити або зіпсувати інші вантажі.

Вагони і контейнери, в яких перевозяться вантажі, пломбуються запірнопломбувальними пристроями (ЗПП), призначеними для одночасного запирання і пломбування вагонів і контейнерів або свинцевими пломбами. Накладені на вагони і контейнери ЗПП і пломби за своєю конструкцією мають унеможливити зняття їх із вагона (контейнера) без порушення цілості.

Вантажі, які повинні супроводжуватися особовим складом відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті на всьому шляху прямування залізницями України, перевозяться в супроводі та під охороною відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці, за що відправник сплачує окрему плату, або в супроводженні провідника відправника. Рішення про те, хто буде супроводжувати вантаж, воєнізована охорона залізниці чи провідник відправника, приймається відправником.

Вантажі, завантажені відправниками у вагони закритого типу (криті, ізотермічні, хопери, цистерни тощо) та контейнери, приймаються залізницею до перевезення шляхом візуального огляду кузова вагона (контейнера), пломб або ЗПП без перевірки вантажу.

Вантажі, завантажені відправниками у вагони відкритого типу (платформи, напіввагони тощо), приймаються залізницею до перевезення шляхом візуального огляду вагона, вантажу, його маркування (у т. ч. захисного) та кріплення у вагоні без перевірки маси та кількості вантажу.

У разі неможливості перевезення окремих вантажів за умовами Правил перевезення вантажів їх здійснюються відповідно до статті 63 Статуту залізниць України на особливих умовах, які розробляються вантажовідправником і погоджуються Укрзалізницею.

Відправник може здійснювати добровільне страхування вантажів в установленому законодавством порядку.

4.2. Роль правил прийому вантажів до перевезень у забезпеченні їх схоронності та безпеки руху поїздів.

Якість вантажу визначає його споживчі властивості (тобто сукупність властивостей і характеристик вантажу, що надають йому здатність

задовольняти певні потреби). Це обумовлює необхідність забезпечення схоронності вантажу у процесі його перевезення від вантажовласника до вантажоодержувача. Здатність забезпечувати схоронність вантажу при перевезенні впливає на рівень конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень.

На забезпечення схоронності вантажу впливає ряд факторів, зокрема упакування, маркування, умови транспортування тощо.

Схоронність вантажу й безпека його транспортування забезпечуються, якщо вантаж пред'являється до перевезення в транспортабельному стані. Вантаж вважається транспортабельним, якщо він: перебуває в кондиційному стані; відповідає стандартам й умовам перевезення; має справну тару, упакування, пломби, замки, належне маркування; надійно захищений від впливу зовнішніх умов; не має ознак, що свідчать про його псування.

Зважаючи на це, правилами прийому вантажів до перевезень залізничним транспортом встановлюються вимоги до тари, упаковки, маркування, навантаження, визначення маси вантажу, виходячи з необхідності забезпечення схоронності вантажу під час його транспортування.

На схоронність якості вантажів під час транспортування впливають також наступні фактори: технічний стан транспортного засобу, спосіб й умови виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, спосіб укладання в транспортному засобі, умови транспортування, тривалість перевезення. Правилами прийому вантажів до перевезень враховуються фізико-хімічні властивості вантажу, його об'ємно-масові характеристики й можливості виникнення біохімічних процесів, що впливає на технологію організації перевезень.

Вантаж у результаті перевезення не повинен змінити своїх хімічних, фізичних або інших властивостей, що можуть привести до псування самого вантажу, до псування іншого вантажу, що перевозиться або до порушення загальної безпеки перевезення.

Контрольні питання:

1. Що є підставою для прийняття вантажів до перевезення залізничним транспортом України?
2. Для чого призначена тара?
3. Які вимоги правил прийому вантажів до перевезень сприяють забезпеченню схоронності вантажів та безпеки руху поїздів?

Змістовний модуль 2. Економіко-правове забезпечення експлуатаційної роботи залізниць.

Тема 5.

Укладання договору перевезень

План

5.1. Укладання договору перевезень як важлива складова організації перевезень вантажів залізничним транспортом.

5.2. Основні положення по оформленню перевізних документів.

Література: [1, 2, 8, 11, 15, 19].

5.1. Укладання договору перевезень як важлива складова організації перевезень вантажів залізничним транспортом.

Залізниці країни здійснюють перевезення вантажів між станціями, відкритими для виконання відповідних операцій. Перевезення вантажів залізничним транспортом організовуються на договірних засадах. Форма договору про організацію перевезень вантажів встановлюється Правилами перевезення вантажів. На основі поточних або довгострокових договорів про організацію перевезення вантажів та замовлень відправників залізницями відправлення здійснюється місячне планування перевезення вантажів, на підставі якого здійснюється організація перевезень вантажів залізничним транспортом.

За договором залізничного перевезення вантажу залізниця зобов'язується доставити доручений їй вантажовідправником вантаж у пункт призначення в зазначений термін і видати його одержувачеві, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату.

Основними характерними особливостями договору перевезення вантажу залізничним транспортом є те, що договір:

- оплатний, оскільки вантажовідправник зобов'язаний сплатити за перевезення встановлену плату;
- двосторонній, адже сторони наділені взаємними правами й обов'язками;
- реальний, бо вважається укладеним з моменту здавання вантажу залізниці для перевезення.

Предметом договору перевезення вантажів залізничним транспортом є послуги з переміщення (транспортування) матеріальних цінностей. Договір перевезення вантажу укладають між собою дві особи – вантажовідправник та перевізник. Оскільки перевезення вантажу характерне тим, що одержувач вантажу зазвичай не відправник, а інша особа, то суб'єктами відносин перевезення вантажів стають перевізники, вантажовідправники та вантажоодержувачі.

Вантажовідправник – це зазначена в документі на перевезення вантажу (накладній) юридична або фізична особа, яка доручає вантаж залізниці для перевезення.

Вантажоодержувач – особа, наділена правом на отримання вантажу і бере участь у зазначеному договорі.

Договори залізничного перевезення вантажів обов'язкові для залізниці під час звернення до неї клієнта за наданням відповідної послуги, причому укладає договори від імені залізниці залізнична станція, яка не є стороною договору. Договір на перевезення вантажу укладають в письмовій формі, оформляючи відповідні документи встановленого зразка. До комплексу перевізних документів належать: накладна, дорожня відомість, корінець дорожньої відомості та квитанція про приймання вантажу.

Накладна – основний перевізний документ установленої форми, оформлений відповідно до статуту і наданий залізниці відправником разом з вантажем. Вона є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яку укладають відправник та залізниця на користь третьої особи – одержувача. Накладна є договором на заставу вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення і супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення, у зв'язку з чим договір перевезення вантажів вважають укладеним лише за умови пред'явлення відправником накладної.

Отримавши накладну разом з вантажем від відправника, станція відправлення повинна на підставі накладної скласти дорожню відомість, яка:

- є внутрішнім транспортним документом залізниці (на відміну від накладної її не видають одержувачеві разом із вантажем);
- виконує роль розписки, оскільки саме розписка в дорожній відомості про отримання вантажу та накладної посвідчує виконання договору перевезення.

5.2. Основні положення по оформленню перевізних документів.

На кожне відправлення вантажу, порожніх власних, орендованих вагонів та контейнерів відправник надає станції відправлення перевізний документ (накладну) за встановленою формою. У разі пред'явлення до перевезення вантажу груповою відправкою або маршрутом відправник додає до накладної відомість вагонів або відомість вагонів і контейнерів, що перевозяться маршрутом (групою) за накладною. Накладна може оформлятися і надаватися в електронному вигляді із накладенням електронного цифрового підпису (ЕЦП). Порядок здійснення електронного документообігу під час перевезення вантажів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні регламентується додатком до договору про організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення та надані залізницею послуги. Електронний перевізний документ та його паперова версія мають однакову юридичну силу.

Оформлення перевізних документів для військових вантажів здійснюється за спеціальними інструкціями, а для небезпечних вантажів – згідно з Правилами перевезення небезпечних вантажів.

Накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь третьої сторони – одержувача. Накладна одночасно є договором

застави вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення. Накладна супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення, де видається одержувачу разом з вантажем. Для підтвердження приймання вантажу до перевезення один примірник накладної в паперовому вигляді з присвоєним їй номером і датою приймання вантажу надається відправнику. Порядок підтвердження приймання вантажу до перевезення за електронною накладною (із накладенням ЕЦП) визначається договором між вантажовласником і залізницею.

Накладна заповнюється відправником із застосуванням автоматизованих систем залізничного транспорту України або програмних засобів, здатних забезпечити роботу з електронними перевізними документами згідно з установленим форматом, та у разі її оформлення в паперовому вигляді роздруковується на спеціальному бланку у трьох примірниках, один із яких після оформлення приймання вантажу до перевезення станцією відправлення видається відправникові вантажу та є квитанцією для приймання вантажу до перевезення, другий і третій передаються з вантажем на станцію призначення. Накладна у паперовому вигляді є відображенням її електронної копії, яка обов'язково надається на станцію відправлення одночасно з накладною у паперовому вигляді. Накладна в електронному вигляді (електронна накладна) складається у формі електронної реєстрації даних, які можуть бути трансформовані у письмовий запис. Порядок обміну електронною накладною між відправником та залізницею, а також залізницею та одержувачем зазначається в договорі між вантажовласником і залізницею. У разі внесення змін до електронної накладної попередні дані зберігаються.

Заповнення накладної здійснюється відправником, залізницею, одержувачем згідно з поясненнями, наведеними у додатку 3 до Правил оформлення перевізних документів. До накладної можуть додаватися додаткові супровідні документи та документи дозвільного характеру на відправлення вантажу контролюючих органів, необхідність одержання яких передбачена законами України. У разі оформлення перевізного документа в електронному вигляді (з накладенням електронного цифрового підпису) супровідні документи додаються в електронному вигляді (виготовлені за допомогою сканера тощо). При цьому оригінали супровідних документів в паперовому вигляді направляються відправником безпосередньо одержувачу.

Усі відомості, передбачені формою бланка перевізного документа, повинні бути внесені відправником у відповідні графи. Виправлення не допускаються; у разі необхідності зміни відомостей, унесених до перевізного документа, відправник зобов'язаний заповнити новий перевізний документ. Зміни, які вносяться до перевізного документа залізницею, засвідчуються посадовою особою залізниці із зазначенням дати та найменування станції, на якій внесено зміни.

Не допускається оформлення одним перевізним документом перевезення вантажів:

- швидкопсувних з іншими вантажами, за винятком випадків, коли вони перевозяться у супроводі провідників;
- які за своїми властивостями не можуть перевозитися разом в одному вагоні чи контейнері;
- які потребують дотримання під час перевезення особливих запобіжних заходів з вантажами, що не потребують таких заходів;
- які потребують дотримання під час перевезення санітарних, ветеринарних або інших адміністративних правил, з вантажами, що не потребують дотримання таких правил;
- для яких встановлено різні строки зберігання після вивантаження, за винятком випадків, коли їх адресовано на місця незагального користування.

Перевізні документи, оформлені відправником в паперовому вигляді, перевіряються начальником станції або уповноваженим ним працівником станції у разі надання згоди на навантаження на місцях загального користування. Перевіркою встановлюються: наявність плану (місячного або додаткового) на перевезення, відсутність заборон і обмежень у даному напрямку перевезення, правильність заповнення бланків перевізних документів відповідно до правил оформлення перевізних документів, наявність зазначених відправником у графі «Документи, що додані відправником» додаткових супровідних документів та документів дозвільного характеру на відправлення вантажу контролюючих органів, необхідність одержання яких передбачено законами України.

Перед укладенням договору перевезення за результатами такої перевірки начальник станції або уповноважений ним працівник станції проставляє свій підпис (із зазначенням дня, місяця і року) у графі «Увезення дозволено. Навантаження призначено на».

Порядок і термін подання відправниками на станцію перевізних документів на завантажені та порожні вагони (контейнери) встановлюються начальником станції за погодженням з відправниками. Порядок і терміни подання електронної накладної, її перевірки і погодження визначаються у додатку до договору про організацію перевезень.

Контрольні питання:

1. Які обов'язки залізниці та відправника вантажу закріплюються договором про перевезення вантажу залізничним транспортом України?
2. Що являється двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яку укладають відправник та залізниця?
3. Чи мають однакову юридичну силу електронний перевізний документ та його паперова версія?

Тема 6. Правила видачі вантажів

План

6.1. Основні положення правил видачі вантажів.

6.2. Вплив термінів доставки вантажів на собівартість перевезень.

Література: [1, 8, 9, 11, 12, 13, 16, 19, 22, 23, 24].

6.1. Основні положення правил видачі вантажів.

Про прибуття вантажу на станцію призначення залізниця зобов'язана повідомити одержувача в день прибуття вантажу, але не пізніше 12-ї години наступного дня, із зазначенням найменування та кількості вантажу, а також роду й кількості вагонів (контейнерів). Крім повідомлення про прибуття вантажу начальник станції зобов'язаний повідомити одержувача про час подачі вагонів під вивантаження не пізніше ніж за 2 години до подачі. За угодою між одержувачем і станцією подача може здійснюватися і без попереднього повідомлення. Якщо залізниця не повідомить про прибуття вантажу, то одержувач звільняється від внесення плати за користування вагонами (контейнерами) і за зберігання вантажу до того часу, як буде надіслано повідомлення. У разі неможливості повідомити одержувача про прибуття вантажу з причин, які залежать від нього, плата за користування вагонами (контейнерами) нараховується після закінчення 2 годин з моменту фактичної подачі вагонів. Про прибуття на станцію призначення вантажу, що перебуває під митним контролем, станція зобов'язана встановленим порядком повідомити одержувача і митний орган, у регіоні діяльності якого розташована станція.

Для одержання вантажу, адресованого підприємству, організації, установі або громадянину – суб'єкту підприємницької діяльності, одержувач повинен надати станції довіреність. Вантаж разом з накладною видається на станції призначення одержувачу, зазначеному в накладній, після внесення ним усіх належних залізничі платежів. Видача імпортних вантажів провадиться після митного оформлення. Після проведення розрахунків за перевезення вантажу, оформленого накладною у паперовому вигляді, накладна видається одержувачу під розписку в примірнику накладної, що залишається у залізниці.

Вантажі, адресовані фізичним особам, видаються одержувачам при пред'явленні паспорта під розписку в примірнику накладної, що залишається у залізниці, із зазначенням дати одержання вантажу і паспортних даних (серія, номер, ким виданий, дата й місце видачі, місце проживання). Одержання вантажу може бути довірено одержувачем іншій особі. У цьому випадку, окрім паспорта особи, що одержує вантаж, пред'являється довіреність на одержання вантажу, завірена в установленому порядку. Після видачі довіреність прикладається станцією до примірника накладної, що залишається у залізниці.

При подаванні вагонів під вивантаження засобами вантажоодержувача на місця загального користування, передача їх провадиться безпосередньо на місцях вивантаження і засвідчується підписами представників станції і одержувача в пам'ятці про подавання/забирання вагонів. При подаванні вагонів на під'їзні колії передача їх провадиться в місцях, установлених договорами про подавання й забирання вагонів або договорами про експлуатацію під'їзної колії, і засвідчується підписами представників станції й одержувача в пам'ятці про подавання/забирання вагонів.

При передаванні завантажених вагонів і контейнерів сторони зобов'язані зовнішнім оглядом пересвідчитись у справності кузова вагона (контейнера), наявності та цілісності пломб, запірно-пломбувальних пристроїв (ЗПП), відповідності відтиску на них даним, зазначеним у перевізних документах. При перевезенні вантажів на відкритому рухомому складі сторони переконуються у відсутності слідів утрати й пошкодження вантажу.

Якщо при передаванні вагонів чи контейнерів буде виявлено їх пошкодження, ознаки недостачі, псування або пошкодження вантажу на відкритому рухомому складі або в критих вагонах без пломб, несправність пломб (ЗПП), їх відсутність, якщо у перевізних документах є відмітка про їх накладання, видача вантажу провадиться за участю представника залізниці із складанням у відповідних випадках комерційного акта. У таких випадках вагони, контейнери до перевірки вантажу пломбуються пломбами (ЗПП) станції із складанням акта загальної форми і до прибуття представника станції для перевірки вантажу не вважаються переданими в користування одержувачу. Знімаються ці пломби (ЗПП) в присутності представника залізниці.

На станції призначення залізниця зобов'язана перевірити масу, кількість місць і стан вантажу в разі:

- прибуття вантажу в пошкодженому вагоні (контейнері), а також у вагоні (контейнері) з пошкодженими пломбами (ЗПП) відправника або пломбами (ЗПП) попутних станцій;
- прибуття вантажу з ознаками недостачі, псування або пошкодження на відкритому рухомому складі або в критих вагонах без пломб;
- прибуття швидкопсувного вантажу з порушенням граничного терміну його перевезення або з порушенням температурного режиму транспортування в рефрижераторних вагонах (контейнерах);
- прибуття вантажу, який був завантажений залізницею;
- видачі з місць загального користування вантажів, вивантажених залізницею.

Перевірка вантажу не провадиться в разі вивантаження його залізницею за договором згідно зі статтею 30 Статуту. Вантажі, що перевозяться в супроводі провідників відправників або одержувачів, а також вантажі, маса яких визначена розрахунками, обміром або умовно, видаються без перевірки кількості місць, стану й маси вантажу. Видача вантажів, що прибули в справних критих вагонах, рефрижераторних секціях, обладнаних додатковими запірно-пломбувальними пристроями, при наявності хоча б

однієї справної пломби на дверях з обох сторін вагона, провадиться залізницею без перевірки. У цьому разі факт відсутності або пошкодження однієї із пломб засвідчується актом загальної форми, який видається вантажоодержувачу за його вимогою. Вантажі, що прибули в справному контейнері з непошкодженими пломбами відправника, порту, експедитора, видаються залізницею одержувачу без перевірки їх маси, стану й кількості місць. Видача вантажів, що прибули в справних цистернах за справними пломбами (ЗПП) відправника, а також без пломб (ЗПП), коли таке перевезення передбачено Правилами пломбування вагонів та контейнерів, або в справних бункерних напіввагонах, провадиться залізницею без перевірки маси. У разі порушення вказаних умов маса наливних вантажів перевіряється залізницею разом з одержувачем у порядку, передбаченому Правилами видачі вантажів. Видача швидкопсувних вантажів, що прибули в справних рефрижераторних вагонах без порушення граничного терміну перевезення і режиму обслуговування, провадиться залізницею без перевірки. Лісоматеріали і дрова, що прибули в критих вагонах з непошкодженими пломбами (ЗПП) або на відкритому рухомому складі без порушень маркування і кріплення, а при навантаженні лісоматеріалів з використанням верхньої звуженої частини обрису габариту навантаження – без порушення кріплення верхніх пакетів, видаються залізницею одержувачу без перевірки. Видача небезпечних вантажів, що прибули в справних вагонах з непошкодженими пломбами (ЗПП) відправника, провадиться без перевірки кількості місць, маси й стану вантажу. У разі порушення вказаних умов кількість місць, масу й стан вантажу перевіряє одержувач на своєму складі в присутності представника залізниці.

У випадку, коли залізниця у відповідності із Статутом зобов'язана перевірити вантаж, відкривання вагону й вивантаження проводиться в присутності представника станції. Якщо одержувач розпочав вивантаження без представника станції, то вантаж видається без перевірки.

Одержувач або організація, яка здійснює вивантаження, зобов'язані:

- повністю вивантажити (злити) вантаж із вагона (цистерни) або контейнера;
- повністю прибрати з вагона (контейнера) скріплювальний дріт, дротові закрутки з люків і штурвалів, стояки, бруски та інші елементи кріплення вантажів, крім інвентарних засобів кріплення, які підлягають поверненню;
- прибрати папір, картон, листовий метал, дошки та інші засоби упакування і збереження вантажів;
- очистити зовнішню поверхню кузова вагона (контейнера) від залишків, які її забруднюють, наклейок, бирок і надписів, а всередині вагонів (контейнерів) - від залишків вантажу, емульсій, профілактичних засобів проти змерзання тощо.

Одержувач повинен очистити вагони від залишків будь-якого вантажу, виявлених у вагоні, оскільки придатність вагона для навантаження визначає відправник, а перед залізницею на станції призначення за його неправильні дії відповідальність несе одержувач. Очищення контейнерів здійснюється

вантажовідправником та вантажоодержувачем. Очищення, промивання і, у разі потреби, дезінфекція вагонів після перевезення тварин, птахів, тваринних продуктів та швидкопсувних вантажів здійснюються залізницею за рахунок одержувача в спеціально обладнаних місцях, незалежно від того, чиїми засобами провадилося вивантаження. Вантажоодержувач повинен підготувати такі вагони до обробки шляхом згортання гною і збору залишків підстилки в міждвірному просторі вагона. Промивання, дегазація, дезактивація вагонів після вивантаження сморідних і забруднювальних вантажів здійснюються одержувачем у спеціально обладнаних місцях. Очищення, промивання, дегазація та дезактивація вагонів і контейнерів після вивантаження небезпечних вантажів здійснюються відповідно до Правил перевезення небезпечних вантажів. Очищення зовнішньої і внутрішньої поверхні цистерн та бункерних напіввагонів від забруднення після наливу й злиття здійснюється відповідно вантажовідправником, вантажоодержувачем, портом. Злиття продуктів із цистерн та бункерних напіввагонів має здійснюватись повністю (за винятком, коли стандартами допускається наявність залишків) з очищенням внутрішньої поверхні котла і бункера. Залізниця має право не приймати не очищені одержувачем, портом після вивантаження (злиття) вагони й контейнери. Вантажна операція вважається незакінченою до повного очищення вагонів (контейнерів), а з одержувача, порту стягується плата за користування вагонами (контейнерами) за весь час їх затримки під очищенням.

У разі здавання одержувачем, портом після вивантаження неочищеного рухомого складу або контейнерів одержувач, порт сплачують залізниці штраф у встановленому розмірі. Одержувач, порт відшкодовують також витрати залізниць, пов'язані з очищенням порожніх вагонів у пунктах їх наступного навантаження шляхом сплати залізниці штрафу у встановленому розмірі і плати за затримку під очищенням. Одержувач вносить залізниці встановлену плату за час перебування цистерн і бункерних напіввагонів на промивально-пропарювальній станції залізниці під очищенням від залишків продуктів.

За погодженням між відправником і одержувачем очищення внутрішньої поверхні спеціальних вагонів, які належать їм або орендовані ними, може не здійснюватись, якщо це не суперечить нормам та правилам.

Для засвідчення фактів неочищення вагонів від залишків вантажу й сміття після вивантаження засобами одержувача, неочищення зовнішньої поверхні цистерн і бункерних напіввагонів після наливу й зливу складається акт загальної форми. У відповідних випадках факт непромивки вагонів одержувачем також повинен бути підтверджений актом загальної форми.

Вантаж вважається доставленим без утрати, якщо різниця між масою, вказаною в пункті відправлення в залізничній накладній, та масою, визначеною на станції призначення, не перевищує норми природної втрати і граничного розходження у визначенні маси нетто.

Надлишок вантажу порівняно з масою, вказаною в накладній, вважається таким, що не перевищує норму, якщо він не виходить за межу граничного

розходження визначення маси нетто, яке становить 0,2 %. Надлишки вантажів, що прибули за справними пломбами (ЗПП) відправника, видаються одержувачу. Наднормативні надлишки вантажів, що прибули за пломбами залізниці або були нею навантажені, видаються в такому порядку:

- тарні й штучні вантажі, вивантажені на місцях загального користування, затримуються до визначення їх належності, а на місцях незагального користування видаються одержувачу під схоронну розписку;

- вантажі, що перевозяться навалом, насипом або наливом та швидкопсувні, видаються одержувачу на місцях загального й незагального користування під схоронну розписку.

Про видачу одержувачу надлишків вантажу зазначається в комерційному акті. Якщо протягом 30 діб належність надлишкового вантажу не буде встановлено, то вантаж передається відповідній організації в порядку, передбаченому Правилами реалізації вантажів.

У разі недостачі, псування, пошкодження вантажу, якщо ці обставини зазначені в комерційному акті, складеному до видачі вантажу (в тому числі й під час перевезення), станція призначення може видати його одержувачу тільки після визначення розміру фактичної недостачі, псування або пошкодження згідно з пред'явленими одержувачем документами (рахунки-фактури тощо).

У разі потреби встановлення розміру або причини недостачі, псування або пошкодження вантажу і суми, на яку знизилась його вартість, залізниця за власною ініціативою або на вимогу одержувача запрошує незалежних експертів, які відповідно до законодавства мають право на проведення експертизи. Результати експертизи оформляються актом.

Одержувач зобов'язаний прийняти і вивезти із станції вантаж, що надійшов на його адресу. Терміни вивезення і порядок зберігання вантажів передбачені Правилами зберігання вантажів. Для вивозу вантажу із станції одержувач зобов'язаний пред'явити накладну. Якщо вивезення вантажу провадиться після закінчення терміну безкоштовного зберігання, то одержувач зобов'язаний пред'явити представнику станції, який видає вантаж, квитанцію про сплату збору за зберігання вантажу.

Якщо одержувач не сплатив належні залізниці платежі за вантаж, що прибув, протягом установленого Правилами граничного терміну зберігання його на станції, залізниця використовує заставне право на вантаж і реалізовує його для покриття своїх витрат.

Неприбуття вантажу в установлений термін доставки станція зобов'язана засвідчити на пред'явленій одержувачем накладній, оформленій у паперовому вигляді, з проставлянням календарного штемпеля станції призначення. Розшук вантажу, який не прибув у встановлений термін доставки, проводиться на вимогу одержувача станцією призначення.

6.2. Вплив термінів доставки вантажів на собівартість перевезень.

Під собівартістю продукції (товарів, робіт, послуг) розуміють витрати на виготовлення одиниці продукції. На залізничному транспорті у вантажних

перевезеннях продукцією вважається закінчене перевезення. Будь яке перевезення вантажу залізничним транспортом складається з початково-кінцевих (ПКО) та рухомої (РО) операцій, тому й собівартість вантажного залізничного перевезення складається з собівартості початково-кінцевих та собівартості рухомої операцій. У виконанні початково-кінцевих та рухомої операцій задіяні залізнична інфраструктура, локомотиви та вантажні вагони, тому собівартість перевезення вантажу у вагонах загального парку (С) розраховується за формулою:

$$C=(A_i+A_T+A_B)+[(V_i+V_T+V_B)\times(1+\alpha)+(D_i+D_T)\times P]\times L, \quad (50)$$

де A_i – інфраструктурна складова собівартості ПКО вантажного перевезення;

A_T – локомотивна складова собівартості ПКО вантажного перевезення;

A_B – вагонна складова собівартості ПКО вантажного перевезення;

V_i – інфраструктурна складова агрегованої витратної ставки за відправко-км рухомої операції вантажного перевезення;

V_T – локомотивна складова агрегованої витратної ставки за відправко-км рухомої операції вантажного перевезення;

V_B – вагонна складова агрегованої витратної ставки за відправко-км рухомої операції вантажного перевезення;

D_i – інфраструктурна складова агрегованої витратної ставки за тонно-км рухомої операції вантажного перевезення;

D_T – локомотивна складова агрегованої витратної ставки за тонно-км рухомої операції вантажного перевезення;

L – відстань перевезення, км;

P – маса відправки, т;

α – коефіцієнт порожнього пробігу вагонів (розрахований як відношення порожнього пробігу вагонів до пробігу навантажених вагонів).

Інфраструктурна складова собівартості вантажних перевезень пов'язана з витратами на утримання та використання залізничної інфраструктури, локомотивна складова – на утримання та використання тягового рухомого складу, вагонна складова – на утримання та використання вантажних вагонів. Чим довші терміни доставки вантажів від вантажовідправника до вантажоодержувача, тим довше зайнята залізнична інфраструктура, локомотиви та вагони, що призводить до загального зростання витрат по перевезеннях. Саме тому встановлені конкретні вимоги до визначення термінів доставки вантажів.

Обчислення терміну доставки починається з 24-ї години дати приймання вантажу до перевезення, зазначеної в перевізних документах, виходячи з відстані, за яку обчислюється провізна плата. У разі перевезення вантажів вантажною швидкістю маршрутними відправками терміни доставки визначаються з розрахунку 1 доба на кожні повні та неповні 320 км, вагонними відправками та відправками у великотоннажних контейнерах – 1

доба на кожні повні та неповні 200 км, відправками в середньотоннажних контейнерах – 1 доба на кожні повні та неповні 150 км. У разі перевезення великою швидкістю швидкопсувних вантажів у рефрижераторних секціях терміни доставки визначаються з розрахунку 1 доба на кожні повні та неповні 320 км, швидкопсувних вантажів, які перевозяться у вагонах-термосах та вагонах з індивідуальним охолодженням, а також у критих вагонах маршрутами – з охолодженням 1 доба на кожні повні та неповні 350 км та без охолодження 1 доба на кожні повні та неповні 400 км, тварин маршрутами – 1 доба на кожні повні та неповні 300 км, тварин окремими вагонами та групами вагонів – 1 доба на кожні повні та неповні 230 км, інших вантажів вагонними відправками – 1 доба на кожні повні та неповні 250 км, вантажів у рефрижераторних контейнерах – 1 доба на кожні повні та неповні 230 км.

Терміни доставки для вказаних вище умов збільшуються:

- на 1 добу на операції, пов'язані з відправленням і прибуттям вантажу, а також у разі переадресування вантажів;

- на 2 доби у разі перевезення вантажів за участю паромної переправи, а також у разі перевантаження вантажу у вагони іншої ширини колії.

Терміни доставки негабаритних вантажів устанавлюються в кожному окремому випадку при наданні дозволу на такі перевезення відповідно до Інструкції з перевезення негабаритних і великовагових вантажів залізницями України, в межах однієї залізниці – начальником залізниці, а на перевезення за участю двох або більше залізниць України – Головним управлінням перевезень Укрзалізниці, виходячи з норм: 1 доба на кожні 100 км – для вантажів першого й другого ступенів негабаритності; 1 доба на кожні 80 км – для вантажів з більшими ступенями негабаритності.

Терміни доставки для вантажів, які за розмірами перевищують найбільший ступінь негабаритності, а також вантажів, які потребують спеціального обмеження швидкості на всьому шляху перевезення, не встановлюються.

Терміни доставки негабаритних вантажів усіх ступенів негабаритності збільшуються на 1 добу:

- на відправлення, починаючи з моменту отримання станцією дозволу на пропуск вантажів від управління залізниці або Головного управління перевезень Укрзалізниці;

- на кожен передачу вантажу з однієї залізниці на іншу.

Перевищення термінів доставки вантажів понад нормативні призводить до збільшення часу зайняття залізничної інфраструктури, збільшення часу користування вантажними вагонами, збільшення часу роботи тягового рухомого складу. Це, в свою чергу, сприяє значному зростанню собівартості перевезень вантажів залізничним транспортом.

Контрольні питання:

1. Кого залізниця має повідомити про прибуття вантажу?

2. Що має зробити залізниця, якщо одержувач не сплатив належні платежі за вантаж, що прибув, протягом граничного терміну зберігання його на станції?
3. Як перевищення термінів доставки вантажу впливає на собівартість перевезення?

Тема 7.

Правила розрахунків за перевезення вантажів

План

7.1. Основні положення правил розрахунків за перевезення вантажів залізничним транспортом.

7.2. Вплив ціноутворення на конкурентоспроможність залізниць на ринку транспортних послуг.

Література: [1, 8, 10, 14, 15, 16, 20, 23, 24].

7.1. Основні положення правил розрахунків за перевезення вантажів залізничним транспортом.

Організація та здійснення перевезень вантажів залізничним транспортом здійснюється на платній основі. Платежі за перевезення вантажів і надання додаткових послуг можуть уноситися готівкою, чеками, безготівково, якщо інше не передбачено законодавством, на станціях або передоплатою через розрахункові підрозділи залізниць. Розрахунки векселями можуть здійснюватися тільки через управління залізниць згідно з діючим законодавством. Плата за перевезення вантажу вноситься відправником під час оформлення перевезення. Плата може вноситися іншим платником, з яким залізницею укладено договір.

До внесення цієї плати відправлення вантажу може бути затримано, за час затримки залізниця стягує з відправника плату за користування вагонами та контейнерами (якщо використовуються вагони та контейнери загального парку залізниць), а також пеню у розмірі, встановленому законодавством.

Остаточні розрахунки між залізницями і одержувачами за перевезення вантажів і надання додаткових послуг здійснюються на станціях призначення. При цьому до оформлення видачі вантажу одержувачу станція повинна перевірити правильність сплаченої провізної плати, отримати недобори і всі платежі, які виникли на станції відправлення або при перевезенні і на станції призначення.

Якщо відправник (одержувач) не внесе залізниці належні їй платежі, то залізниця для покриття своїх витрат згідно чинного законодавства використовує заставне право і реалізує вантаж

Розрахунки за перевезення експортно-імпортних вантажів здійснюються згідно з міжнародними угодами та чинним законодавством. Платежі за перевезення експортних вантажів сплачуються на станції відправлення за відстань від станції відправлення до вихідних прикордонних станцій (включаючи відстань до державного кордону). Платежі за перевезення

імпортних вантажів з припортових станцій можуть сплачуватися на станції відправлення вантажовласником чи експедитором або на станції призначення одержувачем.

Отримана залізницею при відправленні сума платежів указується цифрами у відповідних графах перевізних документів. У тих випадках, коли станцією призначення виявлений перебір провізних платежів, останній зараховується в рахунок додаткових платежів, які виникли за даним відправленням при перевезенні. Залишок суми перебору станція призначення вказує в накладній у відповідних графах. Виплата сум перебору або зарахування перебору в рахунок майбутніх платежів здійснюється фінансово-економічною службою залізниці після перевірки розміру перебору.

Остаточні розрахунки за експортні вантажі, а також за вантажі, які прямують на адресу військових організацій, за перевезення яких платежі були сплачені на станції відправлення, проводяться: для експортних вантажів – на прикордонній станції, яка передає вантаж на іноземну залізницю; для вантажів, які прямують на адресу військових організацій, – на станції призначення до оформлення видачі вантажу.

Платежі, збори, які виникли через затримку вагонів (контейнерів) з вантажами під час перевезення з вини відправника, оформляються станцією затримки відповідними документами, які надсилаються на станцію відправлення для стягнення цих платежів, зборів з відправника.

Розрахунки за перевезення спеціальних вагонів під навантаження за замовленням відправника в разі його відмови від приймання цих вагонів здійснюються на підставі накладних і акта загальної форми за накопичувальною карткою. В акті загальної форми вказується найменування відправника, вантажу, під який планувалася подача вагона, номер вагона, дата тощо, а також зазначається посада й прізвище працівника відправника, який повідомив залізницю про відмову від вагонів, і вказується на неможливість використання вагонів протягом звітної доби на даній станції іншими відправниками. До спеціальних (спеціалізованих) вагонів належать усі вагони, крім критих, платформ та напіввагонів.

При розрахунках за перевезення готівкою суми платежів сплачуються за квитанціями різних зборів.

Розрахунки за перевезення вантажів залізницями можуть здійснюватися через розрахункові підрозділи залізниць. Розрахункові підрозділи залізниць здійснюють безготівкові розрахунки з відправниками, одержувачами та експедиторами через установи банків за перевезення вантажів, вантажобагажу та за надання додаткових послуг. Для зарахування платежів та обліку виручки залізниць від перевезень вантажів в установах банку, які обслуговують розрахункові підрозділи, відкриваються поточні рахунки зі спеціальним режимом використання (розподільчі рахунки). Розрахунки за перевезення вантажу та вантажобагажу між залізницею і платником (відправником, одержувачем, експедитором) здійснюються на підставі договору, згідно з яким залізниця відкриває особовий рахунок кожному платнику (відправнику, одержувачу, експедитору) з присвоєнням коду

платника. Після присвоєння коду розрахунковий підрозділ видає платнику довідку, у якій вказуються найменування платника і номер присвоєного коду. У всіх перевізних документах, накопичувальних картках, відомостях плати за користування вагонами та контейнерами, відомостях плати за подавання, забирання та маневрову роботу проставляється код платника. Платник згідно з договором у порядку передоплати перераховує на рахунок розрахункового підрозділу кошти для оплати перевезень і додаткових послуг.

Розрахунковий підрозділ веде облік надходження коштів на особовий рахунок платника і використання їх платником для оплати перевезень та наданих залізницею послуг. Облік витрачених коштів здійснюється на підставі перевізних документів, накопичувальних карток, відомостей плати за користування вагонами та контейнерами, за подавання, забирання вагонів та маневрову роботу, які можуть бути оформлені в електронному вигляді (з накладенням електронного цифрового підпису). Усі належні залізниці платежі за додаткові послуги, штрафи (які не були включені в перевізні документи і у відомості плати за користування вагонами та контейнерами) включаються в накопичувальні картки, які складаються станціями в трьох примірниках із зазначенням у них відомостей про надані послуги і їх вартість. Ці відомості підтверджуються підписами працівника станції і вантажовласника. Один примірник накопичувальної картки, відомості плати за користування вагонами та контейнерами, за подавання, забирання вагонів та маневрову роботу надаються вантажовласнику.

На кожного платника розрахунковий підрозділ складає перелік документів, які включені до розрахунку за звітну добу щодо відправлення, видачі вантажів і додаткових зборів. Перелік після прийняття вантажу до перевезення (або видачі) надається платнику через залізничну станцію в порядку, встановленому договором, та залишається в справах розрахункового підрозділу. Сплата додаткових провізних платежів, зборів та штрафів, які виникли при перевезенні або на станції призначення, провадиться в такому самому порядку через розрахунковий підрозділ незалежно від терміну видачі вантажу станцією.

Після закінчення звітного місяця розрахунковий підрозділ видає платнику виписку з особового рахунку та податкову накладну.

Усі спірні питання з розрахунків за перевезення вантажів і додаткових послуг платники регулюють безпосередньо з станціями, які нараховували платежі, і розрахунковими підрозділами, що провадили розрахунки. У разі недосягнення домовленості спірні питання вирішуються в претензійно-позовному порядку.

7.2. Вплив ціноутворення на конкурентоспроможність залізниць на ринку транспортних послуг.

У ринковій системі господарювання конкурентоспроможність є однією з визначальних категорій, оскільки в ній концентровано виражаються економічні, науково-технічні, виробничі, організаційно-управлінські,

маркетингові можливості окремого суб'єкта господарювання, окремої галузі, в цілому країни тощо у конкурентній боротьбі.

На ринку вантажних залізничних перевезень залізниці України є суб'єктами:

- міжнародної конкуренції за транзитні вантажопотоки та привласнення найбільших доходів, за найкращі умови використання вантажних вагонів іноземних залізничних адміністрацій та іноземних приватних власників вагонів;

- міжгалузевої конкуренції (конкурентна боротьба між підприємствами різних галузей економіки за величину прибутку з вантажовласниками за привласнення найбільших доходів та з автотранспортними підприємствами за вантажопотоки і привласнення найбільших доходів;

- внутрігалузевої конкуренції з власниками вагонів за обсяги перевезень вантажів та привласнення найбільших доходів (за умови можливості перевезення вантажу як в вагонах інвентарного парку, так і у власних вагонах), з власниками вагонів за привласнення найбільших доходів (в разі використання лише залізничної інфраструктури).

Зважаючи на наведене вище, в теперішній час при дослідженні сутності конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень необхідно враховувати, що залізниці України

- є суб'єктами міжнародної, міжгалузевої та внутрігалузевої конкуренції;
- мають забезпечувати конкурентні переваги по відношенню до конкурентів, якими виступають і іноземні залізниці, і автотранспортні підприємства, і власники вантажних вагонів, і вантажовласники, але при цьому й створювати умови, які сприяють підвищенню платоспроможного попиту вантажовласників (як українських, так і іноземних);

- по відношенню до вантажовласників, власників вантажних вагонів, а також іноземних залізниць (з приводу встановлення плати за користування іновагонами) повинні з об'єктивних причин застосовувати партнерський підхід при формуванні власних конкурентних переваг, оскільки без цього неможливо забезпечити ефективне довготривале функціонування;

- по відношенню до автотранспортних підприємств та іноземних залізниць (з приводу транзитних вантажопотоків) мають використовувати власні конкурентні переваги і вести активну конкурентну боротьбу за вантажопотоки, не звертаючи увагу на те, в якому стані можуть опинитися конкуренти.

Викладене дає підстави стверджувати, що сутнісні ознаки конкурентоспроможності залізниць відрізняються від аналогічних ознак конкурентоспроможності підприємств інших галузей економіки.

Зважаючи на вищевикладене, сутність конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень полягає у спроможності забезпечити на тривалому проміжку часу функціонування стабільні фінансові результати на основі раціонального використання власних економічних ресурсів, ефективної взаємодії з вантажовласниками, власниками вантажних вагонів, іноземними залізницями щодо користування іновагонами, формування

конкурентних переваг по відношенню до автотранспортних підприємств, а також відносно залізниць суміжних країн щодо транзитних вантажопотоків.

Забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень на сучасному етапі економічного розвитку вимагає оптимізації технолого-економічних відносин залізниць країни з залізницями країн СНД та Балтії, операторами перевезень, власниками вантажних вагонів, а також переходу від звуженого до розширеного відтворення продуктивних сил, техніко-економічних відносин, організаційно-економічних відносин, відносин економічної власності та господарського механізму залізниць.

Системоутворюючою основою оптимізації технолого-економічних відносин залізниць країни з залізницями країн СНД та Балтії, операторами перевезень, власниками вантажних вагонів виступає ціноутворення по вантажних залізничних перевезеннях. Це пояснюється тим, що ціноутворення являє собою процес встановлення цін на товари й послуги, а ціна – це грошове вираження вартості товару або послуги. В свою чергу, вартість є економічною категорією, яка виражає уречевлену в товарах та послугах суспільно необхідну працю й економічні відносини між суб'єктами господарської діяльності, що пов'язані суспільним поділом праці й обміном товарами та послугами.

Варто зазначити, що ціна як економічна категорія виконує важливі для розвитку ринкового середовища функції: вимірювальну, стимулюючу, розподільчу, функцію збалансування попиту і пропозиції, функцію раціонального розміщення виробництва. Вимірювальна функція ціни полягає в тому, що ціна виступає засобом обліку суспільно необхідної праці на виготовлення товару або надання послуги. При цьому під суспільно необхідною розуміють працю на виробництво одиниці товару або послуги за суспільно нормальних умов виробництва (середнього або існуючого у суспільстві рівня техніки, середньої продуктивності та інтенсивності праці, середньої кваліфікації працівників).

Ціна визначає як величину витрат на виробництво товарів та надання послуг, так і розмір прибутку, тому забезпечує можливість як оцінювати економічну ефективність виробництва, так і впливати на неї. Під впливом дії об'єктивного економічного закону попиту та пропозиції ціна може значно відхилятися від витрат на виробництво: вона може як перевищувати собівартість продукції та послуг, так бути й нижче, ніж ця собівартість. Це змушує виробників товарів і послуг постійно контролювати власні витрати, знаходити шляхи їх оптимального використання, що забезпечує підвищення ефективності виробництва.

Стимулююча функція ціни полягає у тому, що вона заохочувально впливає на виробника за допомогою прибутку, що міститься в ній. Ціна справляє стимулюючу і стримуючу дію на виробництво різних видів товарів і послуг. Ціни можуть заохочувати збільшення або, навпаки, перешкоджати зменшенню виробництва і споживання певних видів товарів і послуг. За допомогою ціни можна впливати на розвиток науки і техніки; сприяти раціональнішому використанню ресурсів; впливати на рівень якості,

структуру випуску і споживання продукції. За допомогою збільшення прибутку в ціні, а також за допомогою знижок і надбавок можна стимулювати діяльність економічних агентів.

Розподільча функція ціни полягає в тому, що за допомогою цін відбувається розподіл і перерозподіл чистого національного доходу. За допомогою цієї функції в тому або іншому ступені вирішуються багато соціальних проблем суспільства. Так, розподіл і перерозподіл національного доходу відбувається між різними галузями економіки, формами власності, різними регіонами країни, фондом накопичення і фондом споживання, верствами населення тощо.

Функція встановлення балансу між попитом і пропозицією полягає в тому, що за допомогою цін зв'язуються між собою попит і пропозиція (виробництво і споживання). Ціна виступає інструментом досягнення рівноваги між попитом і пропозицією. Якщо між пропозицією і попитом виникає диспропорція, то ціна першою сигналізує про це.

Ціна у разі браку товарів заохочувально впливає на збільшення пропозиції, оскільки на дефіцитні товари встановлюється висока ціна, яка стимулює збільшення кількості виробників в цій галузі. У разі надлишку товарів попит падає, ціна знижується, і услід за нею зменшується і пропозиція.

Функція раціонального розміщення виробництва полягає в тому, що за допомогою цінового механізму виробник отримує інформацію про те, в якій галузі або секторі економіки він може отримати більш високий прибуток, і відповідно відбувається перетікання капіталів між секторами економіки, а у межах одного сектора – туди, де більш висока норма прибутку. Таке перетікання капіталів ініціюється безпосередньо виробниками, які у своїй діяльності використовують позитивні тенденції в дії об'єктивних економічних законів конкуренції і попиту.

В технолого-економічних відносинах залізниць країни з залізницями країн СНД та Балтії, операторами перевезень, власниками вантажних вагонів суспільний поділ праці відіграє важливу роль та прямо впливає на їх оптимізацію. Подальший розвиток продуктивних сил в залізничній галузі обумовлює розвиток операторів перевезень, власників вантажних вагонів, інших учасників вантажних залізничних перевезень, які з одного боку спеціалізуються на виконанні певних робіт і наданні певних послуг, а з іншого – кооперуються для забезпечення вантажного перевезення. Ефективність вантажних залізничних перевезень, конкурентоспроможність як залізниць, так і інших учасників вантажних залізничних перевезень на транспортному ринку залежить як від рівня спеціалізації окремих учасників, так і від рівня їх кооперації.

Між тим в умовах ринкової економіки для всіх суб'єктів господарської діяльності незалежно від форм власності однією з основних є проблема визначення ціни на свої товари і послуги, оскільки відповідно до вимог об'єктивного закону конкуренції кожний господарюючий суб'єкт прагне привласнити найбільші доходи, які прямо залежать від цін на продукцію та

послуги. При цьому ціни на товари та послуги залежать від використовуваного механізму ціноутворення, який являє собою послідовність різних етапів процесу формування цін та їх встановлення, комплекс методів, що при цьому використовуються.

В процесі ціноутворення відбувається визначення завдання ціноутворення, оцінка собівартості продукції, вивчення попиту, аналіз цін у конкурентів, вибір методу ціноутворення і встановлення остаточної ціни. Визначення завдання ціноутворення здійснюється в процесі вибору поведінки господарюючого суб'єкту щодо цінової політики: забезпечення виживання на ринку; максимізація прибутку; входження в лідируючу групу підприємств за величиною ринків збуту, привласнення прибутку, якості виготовлених товарів і наданих послуг. Головним тут виступає максимізація прибутку, оскільки в цьому певною мірою відображаються інші завдання.

Однак задовольняючи власні економічні інтереси (які полягають у максимізації доходів і прибутків), учасники вантажних залізничних перевезень прагнуть досягти й спільної мети – якісного задоволення потреб вантажовласників щодо перевезення їхніх вантажів та сприяння формуванню ефективного попиту на вантажні залізничні перевезення. Це обумовлює необхідність встановлення співвідношення «ціна – якість», що потребує оптимізації тарифоутворення на вантажні перевезення та визначення частки кожного учасника перевезень, виходячи з партнерсько-конкурентного підходу до організації взаємодії між ними.

Отже, ціни на послуги учасників вантажного залізничного перевезення є частками тарифу за таке перевезення і в умовах ринкової економіки повинні забезпечувати кожному учаснику перевезень покриття поточних витрат виробництва, відшкодування капітальних витрат, отримання прибутку, що забезпечує процес розширеного відтворення. При цьому рівень тарифів прямо впливає на конкурентоспроможність учасників вантажного залізничного перевезення, оскільки ціни виступають головним засобом цінових методів конкуренції. Це обумовлює оптимізацію рівня тарифів, виходячи із співвідношення між платоспроможним попитом та пропозицією на ринку вантажних перевезень, а також рівня активності конкурентної боротьби.

Кожний учасник вантажного залізничного перевезення об'єктивно прагне отримати якомога більші доходи, оскільки від цього залежить його фінансово-економічний стан, а також можливості здійснювати в необхідному обсязі відтворювальні процеси, що в умовах ринкової економіки є важливим та необхідним для забезпечення конкурентостійкості. Виходячи з цього, у кожного учасника є бажання встановити максимально можливу плату за надавані послуги. При цьому на можливий рівень цієї плати справляють вплив ціни у конкурентів, рівень активності конкурентної боротьби, якість надаваних послуг тощо. Між тим всі учасники вантажного залізничного перевезення зацікавлені у встановленні конкурентоспроможного рівня тарифу за таке перевезення, оскільки це прямо впливає на обсяги вантажів, що пред'являються для перевезень залізничним транспортом.

Отже, між учасниками вантажного залізничного перевезення виникає суперечність з приводу встановлення рівня вантажного залізничного тарифу і визначення частки кожного учасника перевезень в цьому тарифі. З одного боку, всі учасники вантажного залізничного перевезення зацікавлені у встановленні конкурентоспроможних тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, що в умовах активізації конкуренції на ринку вантажних перевезень сприяє зниженню рівня тарифів, а з іншого – кожний з учасників намагається отримати якомога більшу частку вантажного залізничного тарифу як плату за надані їм послуги. Розв'язання цієї суперечності об'єктивно вимагає виокремлення в структурі вантажного залізничного тарифу плати кожному учаснику, а також оптимізації співвідношення між частками тарифу, які належать різним учасникам вантажного залізничного перевезення.

Перехід від звуженого до розширеного відтворення продуктивних сил, техніко-економічних відносин, організаційно-економічних відносин, відносин економічної власності та господарського механізму національних залізниць є необхідним з точки зору забезпечення економічної безпеки держави (такого стану національної економіки, який дозволяє зберігати стійкість до внутрішніх і зовнішніх загроз і здатний задовольнити потреби особи, сім'ї, суспільства, держави). Актуальність зазначеного посилюється й через те, що економічна безпека держави є не тільки однією з найважливіших складових цілісної системи національної безпеки як комплексу захисту національних інтересів, а й вирішальною умовою дотримання і реалізації національних інтересів.

Забезпечення розширеного відтворення продуктивних сил, техніко-економічних відносин, організаційно-економічних відносин, відносин економічної власності та господарського механізму національних залізниць потребує значного збільшення грошових коштів, що витрачаються на ці процеси. В теперішній час на залізничному транспорті країни особливої уваги потребує відтворення основних виробничих засобів – постійне повторення і безперервне відновлення засобів праці в натуральному і вартісному вираженні. Це пояснюється тим, що рівень зносу основних виробничих засобів залізничної галузі вже перевищив поріг економічної безпеки та щороку продовжує збільшуватися внаслідок нестачі коштів на їх відтворення.

Джерелами відтворення основних виробничих засобів залізничного транспорту є амортизаційні відрахування, частина чистого прибутку, що використовується на розвиток виробництва, передбачені у місцевих та Державному бюджеті кошти у вигляді капітальних інвестицій, приватні інвестиції тощо. При цьому варто зазначити, що відповідно до статті 10 Закону України «Про залізничний транспорт» за рахунок коштів Державного бюджету України здійснюється лише будівництво і реконструкція магістральних залізничних ліній, об'єктів мобілізаційного призначення, придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого слідування та місцевого сполучення. Інші ж роботи з відтворення

основних виробничих засобів здійснюються за рахунок коштів залізниць. У випадку, коли основні виробничі засоби пов'язані з обслуговуванням населення регіону, для їх будівництва і реконструкції залучаються кошти місцевих бюджетів.

Зважаючи на сказане, у забезпеченні відтворювальних процесів основних виробничих засобів залізничного транспорту ключова роль належить власним коштам залізниць, які складаються з амортизаційних відрахувань та чистого прибутку. В свою чергу, прибуток залізниць формується за рахунок вантажних перевезень, а його величина залежить від рівня тарифів та обсягів перевезень.

На сьогодні в силу великих термінів експлуатації основних виробничих засобів залізничного транспорту амортизаційних відрахувань недостатньо для забезпечення навіть простого відтворення. Це пояснюється щорічним дорожчанням основних засобів, що використовуються у вантажних залізничних перевезеннях, пов'язаним як з розвитком науково-технічного прогресу та використанням його досягнень у виробництві, так і інфляційними процесами, які об'єктивно притаманні ринковій економіці. Тому у забезпеченні відтворювальних процесів все більшого значення набувають вантажні тарифи як джерело отримання прибутку. А отже, тарифоутворення по вантажних перевезеннях відіграє значну роль у забезпеченні конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг.

Контрольні питання:

1. Ким і як можуть уноситися платежі за перевезення вантажів і надання додаткових послуг залізничним транспортом?
2. Де здійснюються остаточні розрахунки між залізницями і одержувачами за перевезення вантажів і надання додаткових послуг?
3. В чому полягають особливості цінового забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг?

Тема 8.

Правила експлуатації вагонів і контейнерів

План

8.1. Правові та організаційно-економічні основи експлуатації вагонів і контейнерів.

8.2. Економічна доцільність спільного використання вагонів і контейнерів на сучасному етапі розвитку залізниць.

Література: [1, 8, 10, 11, 13, 19, 20, 23, 25, 26].

8.1. Правові та організаційно-економічні основи експлуатації вагонів і контейнерів.

Перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні регулюються Статутом залізниць України, Правилами перевезення вантажів, Технічними умовами навантаження і кріплення вантажів, Правилами технічної експлуатації залізниць України, іншими нормативними документами, а також договором, який укладається між транспортним підприємством і вантажовідправником, експедитором або іншим замовником.

Перевезення вантажів залізничним транспортом України здійснюється у вагонах та контейнерах інвентарного порку залізниць, у вагонах, що належать іноземним залізницям, у власних вантажних вагонах та контейнерах.

Вантажні вагони та контейнери являють собою найбільш активну частину основних виробничих засобів залізниць, від технічного стану та раціональної організації використання яких великою мірою залежить собівартість вантажних перевезень. Незадовільний технічний стан вагонів та контейнерів призводить до збільшення кількості позапланових ремонтів, що збільшує витрати на вантажні перевезення, тому сприяє зростанню собівартості вантажних перевезень. Нераціональна організація використання вагонів та контейнерів сприяє збільшенню їх робочих парків для освоєння того самого обсягу перевезень, що також приводить до необґрунтованого зростання витрат по вантажних перевезеннях та збільшення собівартості таких перевезень.

Вагони та контейнери, призначені для перевезення вантажів, повинні відповідати вимогам Правил технічної експлуатації залізниць України, відповідно до яких вони мають утримуватися в експлуатації у справному стані, що забезпечує безперебійну роботу, безпеку руху, охорону праці і своєчасно проходити планово-попереджувальні види ремонту і технічного обслуговування. Запобігання появи несправностей і забезпечення встановлених строків служби рухомого складу має бути головним у роботі осіб, відповідальних за його технічне обслуговування і ремонт. Усі елементи вагонів за міцністю, стійкістю і технічним станом мають гарантувати безпечний і плавний рух поїздів з найбільшими швидкостями, визначеними Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Вагони, що будуються, мають гарантувати безпечний і плавний рух з найбільшими конструкційними швидкостями перспективних локомотивів, призначених для обслуговування відповідних категорій поїздів. Вносити зміни до конструкцій основних вузлів прийнятих до експлуатації вагонів і контейнерів допускається в установленому порядку. Вагони і контейнери мають відповідати габариту, встановленого Державним стандартом.

Побудований заново рухомий склад, а також той, що пройшов капітальний ремонт до введення його в експлуатацію на залізницю, має бути випробуваний і прийнятий від заводу-постачальника у визначеному Державною адміністрацією залізничного транспорту України порядку. Цистерни, що використовуються для перевезення небезпечних вантажів,

повинні мати сертифікати відповідності згідно з Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів». На кожний вагон має вестись технічний паспорт (формуляр), що містить найважливіші технічні і експлуатаційні характеристики.

Щодо експлуатації власних вантажних вагонів, то їх випуск на колії загального користування допускається тільки після відповідного огляду їх технічного стану працівниками вагонного господарства, а для перевезення небезпечного вантажу в спеціалізованих вагонах – при пред'явленні відправником вантажу працівникам станцій і вагонного господарства свідоцтва про технічний стан вагона, що гарантує безпеку перевезення цього вантажу. При перебуванні власних вантажних вагонів на коліях загального користування технічне обслуговування їх провадиться, як і для вагонів інвентарного парку залізниць. Для організації безперебійної експлуатації власних вагонів на коліях загального користування власник вагонів може укласти договір із залізницею (вагоноремонтним підприємством) про гарантоване усунення несправностей, що виникають під час руху, з відчепленням від поїзда. При гарантованому обслуговуванні власних вагонів з відчепленням згідно з укладеним договором відшкодовується вартість робіт, зазначених у Переліку ремонтних робіт (несправностей), при наявності яких власні вагони необхідно подавати для технічного обслуговування з відчепленням. У разі відсутності договору про гарантоване обслуговування власних вагонів вагоноремонтне підприємство, у районі обслуговування якого відчеплено вагон, надсилає на адресу власника телеграфний запит про ремонт вагона. Власник самостійно вирішує питання ремонту таких вагонів.

Планові види ремонту власних вантажних вагонів провадяться тільки на вагоноремонтних підприємствах, атестованих на здійснення зазначеної діяльності, і виконуються в терміни і в порядку, установлені для вагонів інвентарного парку залізниць. На проведення планових ремонтів власники вагонів укладають з вагоноремонтним підприємством договір. Власник вагона не може без письмової згоди Укрзалізниці робити зміну конструкції вагона. У разі необхідності Укрзалізниця має право вимагати від власника внести зміни в конструкцію вагона або окремих його частин. Усі зміни конструкції вагона, які власник проводить за згодою або на вимогу Укрзалізниці, повинні виконуватися під контролем залізниці приписки, за рахунок власника вагона.

Організаційно-економічні умови раціонального використання вагонів і контейнерів визначаються Правилами користування вагонами і контейнерами, які встановлюють порядок і умови користування вагонами і контейнерами:

- парку залізниць України;
- парку залізниць інших держав;
- які належать підприємствам, організаціям, портам, установам і громадянам, а також орендовані ними (за час затримки на коліях залізниць загального користування).

За користування вагонами і контейнерами вантажовласники (вантажовідправники, вантажоодержувачі, власники під'їзних колій, порти, організації, установи, фізичні особи-суб'єкти підприємницької діяльності) вносять плату, що створює економічне підґрунтя для прискорення обігу рухомого складу, збільшення його продуктивності тощо.

Облік часу користування вагонами і контейнерами та нарахування плати за користування ними провадиться на станціях відправлення та призначення за Відомістю плати за користування вагонами, Відомістю плати за користування контейнерами, які складаються на підставі Пам'яток про подавання/забирання вагонів, Пам'яток про видачу/приймання контейнерів, Повідомлення про закінчення вантажних операцій з вагонами, Актів про затримку вагонів тощо. За договором між вантажовласником і залізницею зазначені документи можуть оформлятися і надаватися в електронному вигляді.

Відомості плати за користування вагонами, контейнерами складаються на вагони, контейнери, що подаються під навантаження та вивантаження, є документами обліку часу перебування вагонів, контейнерів у пунктах навантаження та вивантаження та на під'їзних коліях і містять розрахунки платежів за користування вагонами, контейнерами.

Час користування вагонами обчислюється з моменту їх передачі вантажовласникові до моменту їх фактичного прийняття від вантажовласника.

Плата за користування нараховується за кожний вагон і контейнер після прийняття його залізницею від вантажовласника. У разі неповернення залізниці вантажовласником вагона (контейнера) протягом 15 діб після прийняття їх вантажовласником плата за користування за ці 15 діб, а потім за кожні 5 діб стягується, не очікуючи повернення вагона (контейнера).

Час користування обчислюється окремо для кожного вагона і контейнера за його номером. Номерному обліку часу користування підлягають усі вагони і контейнери, подані під вантажні операції на місцях загального користування, а на місцях незагального користування – вагони і контейнери парку залізниць України й інших держав, передані на під'їзні колії або орендовані ділянки колій.

Усі завантажені вагони, а також порожні вагони, які належать підприємствам, організаціям, портам, установам і громадянам, та орендовані ними, що знаходяться на станціях і на підходах до них в очікуванні подавання під вантажні або інші операції з причин, які залежать від вантажовласника, є такими, що перебувають у користуванні вантажовласника.

Час користування вагонами на залізничних під'їзних коліях, що обслуговуються локомотивами власників колій, обчислюється з моменту їх передавання на передавальних коліях.

У разі затримки вагонів на станції з причин, які залежать від вантажовласника, складається акт загальної форми, який підписується

представниками станції і вантажовласника. В акті вказується час (у годинах та хвилинах) початку та закінчення затримки вагонів і їх номери.

Про затримку вагонів і контейнерів з вини вантажовласника на підходах до станції призначення залізниці видає наказ, який підписується посадовою особою, визначеною начальником залізниці.

Облік затриманих на підходах вагонів здійснюється станцією, на якій вони простоюють, на підставі акта про затримку вагонів, що складається станцією. Усі дані, вказані в цьому акті, передаються станцією у «Повідомленні про затримку вагонів» до інформаційно-обчислювального центру залізниці та на станцію призначення. Акт про затримку вагонів складається у трьох екземплярах - один залишається на станції затримки і два додаються до перевізних документів.

Станція призначення інформує вантажовласника про затримку вагонів з його вини, передаючи йому копію Повідомлення про затримку вагонів не пізніше двох годин після його отримання (телефонограмою, телеграфом, поштовим зв'язком, через посильних, факсом або іншим способом, установленим начальником станції за погодженням з вантажовласником).

Не прийняті залізницею від вантажовласника вагони (неочищені, неправильно навантажені або неправильно запломбовані та з іншими комерційними та технічними несправностями, що виникли з вини вантажовласника) залишаються в користуванні вантажовласника до усунення недоліків.

Загальний час, за який вноситься вантажовласником плата залізниці за користування вагонами, включає час затримки вагонів з його вини та час перебування їх у безпосередньому розпорядженні вантажовласника.

Плата за користування стягується з вантажовласника також у разі затримки вагонів (контейнерів) під час перевезення в усіх випадках, крім тих, які залежать від залізниці. Розмір плати за користування вагонами і контейнерами в залежності від часу користування встановлюється згідно з чинним законодавством.

За час перебування на під'їзних коліях та інших місцях незагального користування вагонів, що належать підприємствам чи орендовані ними, плата не вноситься. Якщо такі вагони затримані на станції призначення чи на підходах до неї або на станції відправлення з причин, що залежать від вантажовласника, то плата за користування сплачується в розмірі 50 відсотків.

Вантажовласник звільняється від плати за користування вагонами і контейнерами:

- а) якщо затримка вагонів або контейнерів виникла через стихійне лихо, що спричинило припинення руху на залізничних під'їзних коліях, а також через стихійне лихо або аварію на підприємстві, внаслідок яких згідно з чинними положеннями заборонено виконувати вантажні роботи;
- б) у разі подання локомотивом залізниці вагонів і контейнерів на fronti навантаження (вивантаження) у кількості, що перевищує їх максимальну

переробну спроможність. Вказана максимальна переробна спроможність визначається за договором між залізницею і вантажовласником;

в) у разі затримки прийняття залізницею вагонів, які пред'явлено їй до здачі, з причин, що залежать від залізниці.

За пошкодження вантажних вагонів під час користування ними винна сторона має компенсувати збитки. Пошкодження вантажного вагона - це порушення справного стану вагона або його складових частин унаслідок зовнішніх впливів, що перевищують рівні, установлені ГОСТ 22235-76, а також унесення змін у конструкції вагонів, заварювання дверей, люків, знімання бортів платформ, дверей напіввагонів, знімного устаткування вагонів тощо, свердління (пробивання, пропалювання) отворів для кріплення вантажів у деталях вагонів, а також кріплення до них вантажів за допомогою зварювання без дозволу залізниці. Ремонт пошкодженого вагона здійснюється на підприємстві, що має право на виконання таких робіт, або на найближчому до місця пошкодження вагоноремонтному підприємстві. Перелік таких підприємств оприлюднюється у товарних конторах станцій обслуговування.

Сума збитків за пошкодження вагона складається з:

- витрат на транспортування пошкодженого вагона від місця пошкодження до місця його ремонту;
- вартості ремонту пошкодженого вагона з урахуванням вартості втрачених та (або) пошкоджених частин;
- витрат на перевантаження вантажу з пошкодженого вагона, якщо його неможливо відремонтувати в навантаженому стані;
- плати за користування вагоном за нормативний час перебування пошкодженого вагона в деповському, капітальному ремонті або технічному обслуговуванні з відчепленням.

8.2. Економічна доцільність спільного використання вагонів і контейнерів на сучасному етапі розвитку залізниць.

У формуванні конкурентних переваг залізниць на ринку вантажних перевезень в теперішній час посилюється роль використовуваної технології перевезень. Протягом 2011 - 2012 рр. в Україні склалася напружена ситуація щодо забезпечення рухомим складом національних виробників промислової продукції. Однією з основних причин такої ситуації стала зміна структури парків вантажних вагонів в умовах формування нової моделі ринку вантажних перевезень Російської Федерації за рахунок передачі у власність інвентарного парку вагонів новоствореним структурам ВАТ «РЖД», яка почалася ще з 2008 року, а також бурхливий розвиток вітчизняного ринку операторських послуг власників залізничного рухомого складу. Така ж практика спостерігається на залізницях Казахстану та країн Балтії.

Масовим переведенням вагонів інвентарного парку залізничних адміністрацій країн СНД у власність операторських компаній порушено баланс навантажувального потенціалу, що утворився під час поділу парку вагонів МШС СРСР у 1993 році, що призвело до дефіциту вантажних вагонів

для забезпечення зростаючих обсягів, особливо у процесі організації міжнародних перевезень.

З метою подолання дефіциту вантажних вагонів в Україні було здійснено дерегулювання вагонної складової в тарифі, що створило сприятливі економічні умови для власників рухомого складу. При сприятливій кон'юктурі транспортного ринку власники вантажних вагонів надавали послуги за достатньо високими цінами, що дозволило їм швидко накопичити кошти і придбати суттєву кількість вантажних вагонів.

З часом ринок вантажних перевезень був насичений завантажувальними ресурсами. Але по вантажних перевезеннях склалися й негативні тенденції у експлуатаційній роботі залізниць через те, що відбувся перехід від знеособленого використання вантажних вагонів інвентарного парку залізниць до цільового використання власних вантажних вагонів на розсуд власника. При цьому вагони інвентарного парку залізниць використовуються для перевезень будь яких вантажів, у т.ч. й низькотарифних, а власні вагони – лише з дозволу власника, який об'єктивно прагне максимізувати доходи від перевезень.

У зв'язку з цим знизилась ефективність використання вантажних вагонів через те, що почали утворюватися перерви в русі, в місцях погашення вантажопотоків утворювалися скупчення порожніх вагонів, в місцях зародження вантажопотоків їх було недостатньо. При цьому лише вагони інвентарного парку залізниць можна було відправляти по регульовальному завданню.

Зважаючи на ситуацію, що склалася, поряд з власними вантажними вагонами мають використовуватися також і вагони інвентарного парку з метою активізації конкуренції між залізницями та власниками вантажних вагонів.

Слід зазначити, що в теперішній час на території країн СНД в інвентарному парку для загального користування залишився тільки робочий парк вагонів залізниць України та Республіки Білорусь.

У той же час, з огляду на об'єктивні причини (закінчення строку служби вагонів, відсутність достатніх джерел фінансування для оновлення рухомого складу тощо) інвентарний парк вагонів Укрзалізниці продовжує скорочуватися. Така ж тенденція спостерігається в усіх країнах пострадянського простору.

В умовах дефіциту інвентарного парку вагонів, який є у розпорядженні залізниць, країни СНД для забезпечення власних перевезень, порушуючи всі домовленості і Правила роботи парком спільного використання вагонів для перевезень вантажів, використовують рухомий склад українських залізниць, затримуючи його повернення в Україну на 15-60 діб.

Як наслідок, до кінця 2011 р. близько 20 % наявних вагонів інвентарного парку Укрзалізниці здійснювали перевезення за межами України. При цьому, за деякими видами рухомого складу їх кількість перевищувала 60 % балансової наявності в робочому парку залізниць України.

Відволікання інвентарного парку вантажних вагонів залізниць України викликало штучний дефіцит вантажних ресурсів, яким скористалися власники вагонів, спекулятивно підвищивши вагонну складову вантажного тарифу у порівнянні з державно регульованими тарифами при перевезенні вантажу у вагонах інвентарного парку.

При цьому 46 % парку найбільш затребуваного виду рухомого складу – напіввагонів Укрзалізниці – знаходиться в експлуатації з наднормативним строком служби і в теперішній час понад 90 % балансової наявності вагонів підлягає капітально-відновлювальним ремонтам або списанню.

З метою захисту інтересів держави на суміжних ринках, зміцнення конкурентоспроможних позицій залізниць України не тільки на зовнішньому, але й на внутрішньому ринках залізничних послуг, оновлення існуючого парку вагонів вантажні вагони з балансу залізниць парку вагонів поступово передаються державним вагонним компаніям, які створені на базі існуючих вагоноремонтних підприємств Укрзалізниці з подальшою їх експлуатацією на умовах власного рухомого складу.

Зміна статусу вагона з «інвентарного» на «власний» впливає на методику розрахунку вартості перевезення вантажів. Основна зміна полягає у додаванні до тарифу за перевезення навантаженого вагону плати за повернення порожнього вагону. Така умова буде стимулювати вантажовласників ефективно використовувати наявний рухомий склад та зменшити порожній пробіг вагону.

На сьогодні вже близько 95% вантажовласників, у т. ч. базових галузей економіки, користуються послугами державних вагонних компаній Укрзалізниці, таких як ДП «Укрспецвагон», ДП «Дарницький вагоноремонтний завод», на баланс яких передаються піввагони.

З метою організації взаємодії зазначених державних підприємств, користувачів транспортних послуг та залізниць створено ДП «Український транспортно-логістичний центр» (УТЛЦ), основною функцією якого є централізована організація перевезень вантажів у вагонах державних підприємств власників вагонів.

Існуюча на сьогодні проблема з дефіцитом вантажних вагонів, а також зниження ефективності їх використання у зв'язку із зростанням частки власних вагонів обумовлює необхідність створення єдиної системи управління парками вантажних вагонів різних форм власності. При цьому єдина система управління передбачає, що на добровільній основі власники передають вагони до єдиного парку на договірних умовах. У єдиному парку вантажні вагони використовуються за правилами використання вагонів інвентарного парку залізниць. У зв'язку з цим з вантажовласника стягується плата за вантажне перевезення як для вагонів інвентарного парку (тобто за пробіги вантажних вагонів у порожньому стані плата з вантажовласника не стягується). Власникам вагонів сплачується плата за користування його вагонами, виходячи з часу використання вагонів.

Єдина система управління вантажними вагонами забезпечує їх найефективніше використання при максимальному задоволенні економічних

інтересів держави (зниження витрат на створення валового внутрішнього продукту), залізниць (зниження собівартості перевезень та підвищення їхньої рентабельності завдяки поліпшенню експлуатаційних показників) і вантажовласників (зниження їх транспортних витрат).

Отже, створення єдиної системи управління вантажними вагонами є одним з ключових факторів забезпечення високого рівня конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг.

Контрольні питання:

1. Які особливості експлуатації власних вантажних вагонів ви знаєте?
2. Коли стягується плата за користування вантажними вагонами ?
3. В чому полягає сутність єдиної системи управління вантажними вагонами?

Література

1. Закон України «Про залізничний транспорт»
2. Закон України «Про транспорт»
3. Закон України «Про транзит»
4. Закон України «Про природні монополії»
5. Закон України «Про захист економічної конкуренції»
6. Господарський кодекс України / <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/436-15/page1>
7. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26 жовтня 2011 р. № 1106)
8. Статут залізниць України. – К.: Транспорт України, 1998. – 83 с.
9. Гончарук О.В. Экономическая эффективность транспортно-технологических систем / Ольга Васильевна Гончарук. – М.: Наука, 1991. – 126 с.
10. Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги. – К.: Київ, 2009. – 198 с.
11. Кушнерчук В.Г., Петров В.І., Зеркалов Д.В. Перевезення вантажів залізничним транспортом. – К.: Основа, 2001. – 512 с.
12. Основы эксплуатационной работы железных дорог: Учебное пособие / Под ред. В.А. Кудрявцева. – М.: ПрофОбрИздат, 2002. – 352 с.2.
13. В.І. Пасічник. Теоретичні основи економіки експлуатаційної діяльності залізниць: [монографія]. – К.: науковий світ, 2003. – 222 с.
14. Правила перевезення вантажів. Розділ 1 «Правила планування перевезення вантажів» // http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/263045/
15. Правила перевезення вантажів. Розділ 4 «Правила оформлення перевізних документів» // http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/327435/
16. Правила перевезення вантажів. Розділ 5 «Правила обчислення термінів доставки вантажів» // http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/264127/.
17. Сханова С.Э., Попова О.В., Горев А.Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание. – М.: Издательский центр «Академия», 2005. – 432 с.
18. Тарифное руководство № 4 железных дорог Украины / Чорний В.В., Носова Н.Н., Коцюрuba В.С. и др. – К.: Логос, 2001. – 403 с.
19. Управление эксплуатационной работой и качеством перевозок на железнодорожном транспорте. – Учеб. для вузов. Под ред. П.С. Грунтова.- М.: Транспорт, 1994. – 543 с.
20. Чорний В.В. Сучасна парадигма забезпечення конкурентоспроможності залізниць по вантажних перевезеннях: розвиток та ефективність: [монографія] / Віктор Васильович Чорний. – К.: ДЕДУТ, 2013. – 274 с.

21. Чорный В.В. Современное состояние железных дорог Украины на рынке грузовых перевозок / В.В. Чорный // Столичный экспресс. – 2012. – № 3. – С. 36–41.

22. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. трансп. / И.В. Белов, Н.П. Терешина, В.Г. Галабурда и др. – М.: УМК МПС России, 2001. – 600 с.

23. Конкуентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень: теорія, методологія, практика: [монографія] / Віктор Васильович Чорний. – К.: ДЕДУТ, 2012. – 401 с.

24. Цветов Ю.М., Макаренко М.В., Лашко А.Д. Залізничний транспорт України на порозі реформування. – К.: ДЕДУТ, 2008 – 188 с.

25. Правила технічної експлуатації залізниць України // <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0050-97/page>

26. Правила користування вагонами і контейнерами // http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/264149/

Навчально-методичне видання

Чорний Віктор Васильович

**ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЙНОЮ РОБОТОЮ
ЗАЛІЗНИЦЬ**

Конспект лекцій для студентів напряму підготовки 6.030601 «Менеджмент».

Відповідальний за випуск В.В. Чорний

В авторській редакції

Підписано до друку 31.03.2015 р. Замовлення 32/15.
Підготовлено до подання в електронну бібліотеку редакційно-видавничим
відділом ДЕГУТ