

АКТУАЛЬНІ АСПЕКТИ КОРИСТУВАННЯ ВАГОНАМИ ІНВЕНТАРНОГО ПАРКУ ТА ВЛАСНИМИ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЦЯМИ УКРАЇНИ

Проведено аналіз вантажоперевезень у вагонах різних форм власності та приналежності. Досліджено питання щодо фактичного покриття витрат вагонного господарства за рахунок вагонної складової в тарифі на підставі звітних даних.

Ключові слова: вантажоперевезення, власність, витрати, тариф, вагонне господарство

Проведен анализ грузоперевозок в вагонах различных форм собственности и принадлежности. Исследован вопрос о фактическом покрытии затрат вагонного хозяйства за счет вагонной составляющей в тарифе на основе отчетных данных.

Ключевые слова: грузоперевозки, собственность, затраты, тариф, вагонное хозяйство

The analysis of freight wagons in various forms of ownership was done. The issue of the actual carriage cost reimbursement by carriage component in the tariff on the basis of accounting data was investigated.

Keywords: freight wagons, ownership, cost, tariff, reimbursement

Постановка проблеми

Відповідно до Закону України на залізничний транспорт покладено обов'язок щодо забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності [1]. Виконання цих функцій залізницями України ускладнюється скороченням інвентарного парку держав-учасниць СНД, що є результатом реформ залізничного транспорту в частині його передачі до складу власного дочірніх підприємств. Зазначене ставить перед залізничними адміністраціями важливі питання щодо подальшого спільного використання вагонів інвентарного парку, залучення до перевезень власних вагонів для забезпечення безперебійного процесу перевезень та відповідної системи організації взаєморозрахунків за використання цих вагонів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

В рамках плану робіт Координаційної постійно діючої комісії з удосконалення нормативної правової бази організації розрахунків в міжнародному залізничному сполученні, яка створена рішенням Ради по залізничному транспорту держав-учасниць СНД, ВАТ «ВНИИЖТ» виконано 1 етап роботи за темою «Анализ действующих ставок платы за пользование грузовыми вагонами инвентарного парка и подготовка предложений по порядку их фор-

мирования». Надані висновки щодо перегляду формування показника «ціна вагона»; виключенню з розрахунків ставок плати даних залізничних адміністрацій з «max» і «min» значеннями показників; зменшенню бази для формування ставок плати через скорочення інвентарного парку вагонів потребують всебічного вивчення та дослідження впливу цих рекомендацій на ефективне використання вагонів у міжнародному сполученні [2].

Метою дослідження є проведення аналізу вантажоперевезень, визначення частки вагонної складової у тарифі від перевезень у вагонах інвентарного парку та іновалонгах. Враховуючи реалії сьогодення щодо зменшення інвентарного парку в умовах реформування залізничного транспорту з одночасним зростанням потреб галузі у перевезеннях проводяться дослідження нормативної тарифної бази для пошуку шляхів визначення ролі інвентарного парку вагонів у сучасних вантажоперевезеннях, можливостей залучення інших вагонів на умовах інвентарного парку.

Виклад основного матеріалу досліджень

За останні роки суттєво змінилась структура вагонного парку залізниць країн СНД та Балтії. За даними перепису 2009 р. інвентарний парк вагонів цих залізниць склав 812,5 тис. вагонів, що на 14 % (126 тис. вагонів) менше ніж за даними перепису 2008 р. Парк власних вагонів склав 644,5 тис. вагонів, що на 32 % (156 тис. вагонів) більше минулого року [3].

Значне збільшення власних вагонів пояснюється створенням операторських компаній, яким передається у власність інвентарний парк вагонів. Так, інвентарний парк вагонів Казахстану понад три роки передано у власність АТ «Казтеміртранс» із збереженням нумерації інвентарного парку, ВАТ «РЖД» понад 220 тис. вагонів інвентарного парку передано у власність ВАТ «Перша вантажна компанія». Залізницями України також передано на баланс підприємств УДЦЗРТ «Укррефтранс», ДП «УДЦ Укрспецвагон», ДП «УДЦТС «Ліски»» біля 6 % вагонів із збереженням інвентарних номерів та 8 % вагонів з присвоєнням нумерації власних вагонів. Вагони, які перебували на балансі вказаних

підприємств частково перенумеровані на власні.

Крім збереження тенденції щодо передачі у власність вагонів підприємствам, які входять до сфери управління Укрзалізниці, спостерігається збільшення власних вагонів інших операторів залізничного транспорту. Динаміка зміни структури вагонного парку УЗ свідчить про сталу тенденцію щодо зменшення інвентарного парку з одночасним зростанням власного. У порівнянні з початком 2008 р. інвентарний парк УЗ зменшився на 7 % або на 9,4 тис. вагонів при зростанні власного парку на 8 % або на 4,6 тис. вагонів (рис. 1).

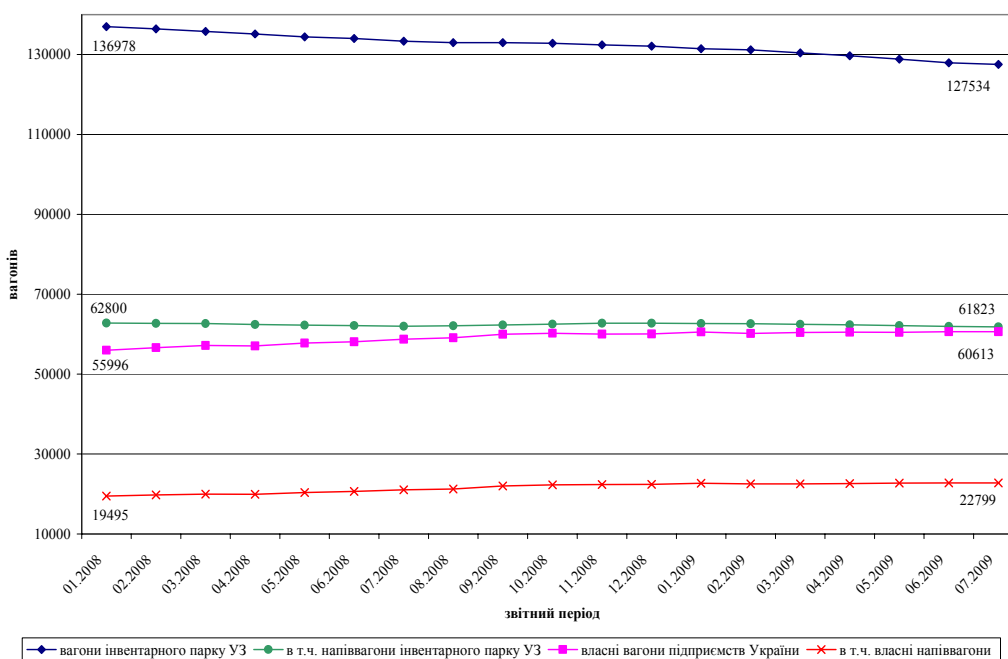


Рис.1. Динаміка зміни структури вагонного парку України

За підсумками роботи залізничного транспорту у 1 півріччі 2009 р. перевезено вантажів 178,7 млн. т.

Дослідженнями встановлено, що для перевезення зазначених обсягів перевезень було задіяно 187,4 тис. вагонів всіх форм власності в т. ч.:

- 83,1 тис. вагонів робочого парку УЗ або 45 % від загальної кількості задіяних вагонів;
- 30,8 тис. власних вагонів підприємств України або 16 %;
- 73,5 тис. іновагонів або 39 % (орієнтовно: 46 тис. іновагонів інвентарного парку та 27,5 тис. власних іновагонів).

Тобто, у перевезеннях задіяна більша половина вагонів, які не належать залізницям України (104,3 тис. вагонів або 55 %). Але динаміка

обсягів вантажних перевезень свідчить про те, що в середньому у цих вагонах перевозяться тільки 43 % вантажів (у власних вагонах підприємств України – 20 %, іновагонах інвентарного парку – 15 %, власних іновагонах – 8 %). Основні обсяги вантажу (57 %) перевозяться у вагонах інвентарного парку УЗ. Разом з інвентарними вагодонами приналежності інших залізничних адміністрацій на сьогодні 72 % вантажоперевезень здійснюються у інвентарних вагонах. (рис. 2). Незважаючи на те, що кількість задіяних вагонів УЗ менша, проте ними забезпечуються більш значні обсяги перевезень. Зазначене показує, що інвентарний парк УЗ використовується більш ефективно (рис. 3).

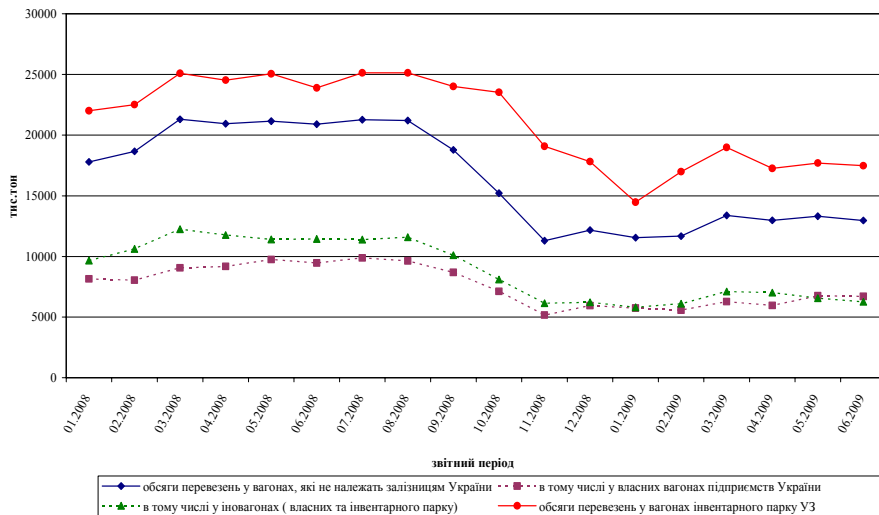
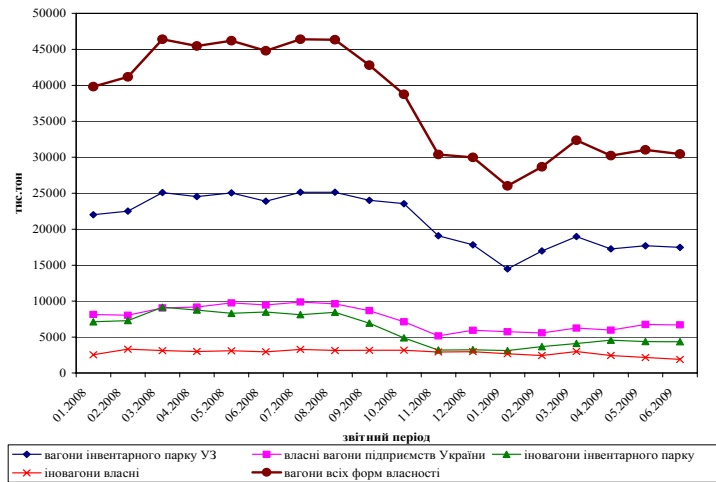


Рис. 2. Динаміка обсягів вантажних перевезень у вагонах всіх форм власності

| |
|--------------|
| Задіяно |
| 187,4 |
| тис. ваг. |
| в т.ч.: |
| 104,3 |
| (55%) |
| 73,5 |
| 30,8 |



83,1
(45%)

Рис. 3. Обсяги вантажних перевезень у вагонах інвентарного парку УЗ у порівнянні з перевезеннями у інших вагонах

У доходах від перевезень вантажів частка доходів у вагонах інвентарного парку стано-

вить орієнтовно 68 %, в тому числі 18 % в іновагонах інвентарного парку (рис. 4).

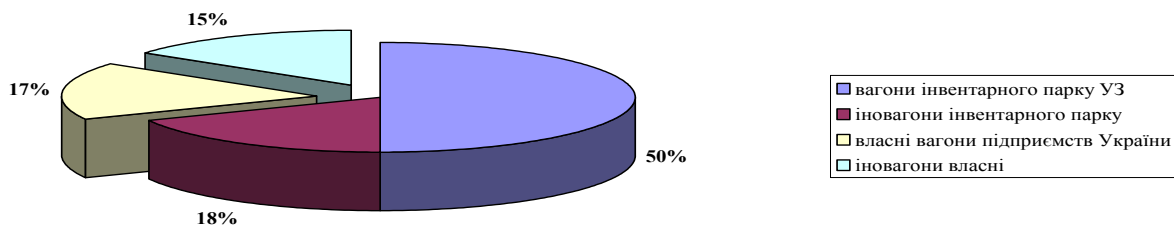


Рис. 4. Частка доходів від перевезень вантажів у вагонах різних форм власності

Динаміка зміни доходів від перевезень вантажів свідчить про їх зменшення, яке відбувалось у вагонах різних форм власності, крім власних іновагонів, доходи від перевезень у яких

незважаючи на кризові явища в економіці усіх країн СНД та Балтії, збільшилися у 1,6 раз зі збереженням минулорічних обсягів перевезень (рис. 5).

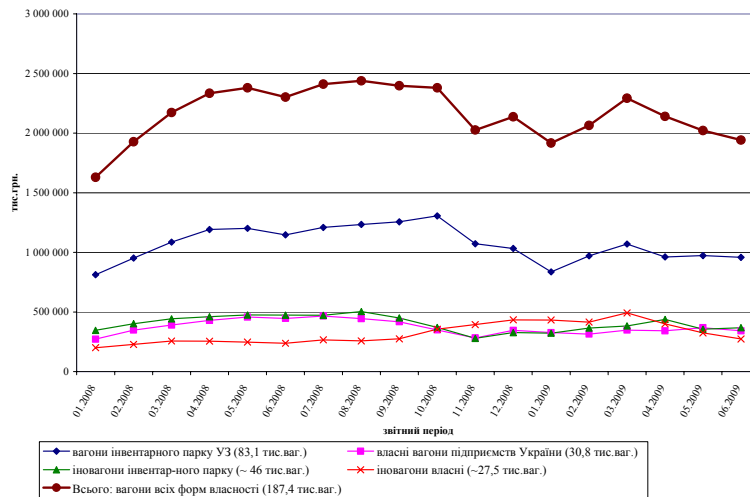


Рис. 5. Динаміка доходів від перевезень вантажів у вагонах різних форм власності

Така закономірність свідчить про стабільність зв'язків вантажовідправників з приватними перевізниками та їх можливості оперативніше реагувати на зміну попиту та пропозицій на ринку перевезень, що дозволяє успішно конкурувати з державним сектором. Тому для підвищення доходності вантажних перевезень актуальним є вирішення питання щодо перегляду технології використання вагонних парків всіх форм власності.

Проведеними дослідженнями доходів від перевезень вантажів встановлено, що у першому півріччі в середньому за добу залізниці отримували доход від перевезень у:

- вагоні інвентарного парку 115 грн.;
- власному вагоні підприємств України 115 грн. (в тому числі плата за порожній пробіг 18 грн.);
- іновагоні інвентарного парку та власному 239 грн. (в тому числі плата за порожній пробіг власних вагонів 40 грн.).

Встановлена різниця в доходах в залежності від форми власності вагонів пояснюється впливом курсу гривні до валюти розрахунку, тому що в іновагонах переважно перевозяться високовартісні транзитні вантажі, розрахунки за перевезення яких проводяться у валюті.

Згідно з положеннями Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язаних з ними послуг (Збірник тарифів) отриманий доход від перевезень вантажів у вагонах інвентарного парку повинен покривати усі витрати на утримання вагонів (вагонна складова тарифу) та інфраструктури (інфраструктурна складова тарифу з урахуванням локомотивної) [4]. Розрахуємо за звітними даними 1 півріччя 2009 р. відповідно до «Методики определения ставок платы за пользование грузовыми вагонами собственно-

сти других государств» (Методика) витрати вагонного господарства за одну добу (табл. 1) [5].

В середньому витрати на один вагон на добу складають 37,75 грн., тобто вагонна складова становить 33 % тарифу при перевезеннях у вагонах інвентарного парку України. Однак, вагонне господарство потребує оновлення парку та додаткових витрат на ремонт існуючого парку. Вагонна складова нових вагонів зростає в залежності від типу вагона у декілька раз та майже дорівнює отриманому тарифу від перевезення. Наприклад, діючи ставки плати за користування вагонами, які розраховані згідно з Методикою, за ціною нового вагона залізничних адміністрацій, складають 125,4 грн. або 52,5 % тарифу за перевезення у іновагонах (див. табл. 1).

Перший і другий приклад свідчить про те, що фактична вагонна складова у тарифі значно більша ніж рівень 15...25 %, який передбачено Збірником тарифів для внутрішніх та експортно-імпорتنних перевезень вантажів та міжнародним транзитним тарифом (МТТ) для перевезень в країни Європи, що застосовується з 1977 р.

У міжнародному сполученні з країнами СНД з 1993 р. діє «Тарифное соглашение по перевозке внешнеэкономических грузов, оплачиваемых в валюте» (Тарифна угода), яка ґрунтується на принципах максимізації доходності від вантажних перевезень, пріоритетності забезпечення вантажних перевезень, що сплачуються у валюті, використання єдиного порядку встановлення базових ставок за перевезення [6]. Об'єктом зазначеної угоди стало ціноутворення на міжнародні вантажні залізничні перевезення, суб'єктами тарифної угоди виступили залізничні адміністрації, держави, вантажовласники та власники рухомого складу.

Таблиця 1

Розрахунок собівартості утримання вагонів за типами

| Тип вагона | Балансова вартість вагона станом на 01.07.2009 | Норма амортизаційних відрахувань | Середньорічна кількість деповських ремонтів (ДР) за нормативний термін служби | Собівартість ДР | Середньорічна кількість ДР за нормативний термін служби | Собівартість капітальних ремонтів (КР) | Частка загальновиборочних витрат вагонного господарства | Рентабельність | Собівартість за звітом грн./добу | Собівартість по потребі грн./добу | Ставки плати по Пrawdам видам (курс 1 шв.фр.=7,04 грн. за 06.2009), грн./добу |
|--------------|--|----------------------------------|---|-----------------|---|--|---|----------------|----------------------------------|-----------------------------------|---|
| Платформа | 25200 | 0.031 | 0.41 | 12100 | 0.063 | 18200 | 0.16 | 0.3 | 28.02 | 162 | 100.4 |
| Зерновоз | 26700 | 0.033 | 0.5 | 11900 | 0.033 | 19600 | 0.16 | 0.3 | 30.39 | 157 | 117.8 |
| Критий | 34000 | 0.031 | 0.41 | 13600 | 0.063 | 58500 | 0.16 | 0.3 | 42.02 | 185 | 121.8 |
| Інші | 55700 | 0.045 | 0.77 | 11500 | 0.08 | 18000 | 0.16 | 0.3 | 51.46 | 234 | 123.5 |
| В середньому | - | - | - | - | - | - | - | - | 37.75 | 169 | 125.4 |
| Цистерна | 32000 | 0.031 | 0.28 | 12100 | 0.063 | 19600 | 0.16 | 0.3 | 22.63 | 124 | 140.7 |
| Напіввагон | 64000 | 0.045 | 0.36 | 18800 | 0.045 | 74000 | 0.16 | 0.3 | 51.98 | 150 | 148.1 |

Сумісна дія об'єктивних законів вартості, конкуренції та інтернаціоналізації виробництва та використання залізницями на ринку міжнародних вантажних перевезень методу ціноутворення по відчутності цінності транспортної послуги постійно приводить до виникнення протиріч між суб'єктами тарифної угоди, що змушує їх до пошуку шляхів розв'язання цих протиріч [7]. Крім того перевезення вантажів у міжнародному сполученні здійснюються в умовах спільного використання вагонних парків [8], що покладає на залізничні адміністрації обов'язок щодо перевезень наявним парком інвентарних вагонів. На думку автора, в умовах скорочення інвентарного парку при зростаючих обсягах перевезень, що призводить до дефіциту вагонів, питання щодо використання вагонних парків для здійснення перевезень вантажів незалежно від форми власності, і стане черговим потужним поштовхом для розвитку тарифної угоди. Оскільки, на сьогодні нормативні бази щодо формування тарифів та використання вагонів розвиваються самостійно та не пов'язані між собою.

Висновки

Дослідженнями встановлено, що вантажо-перевезення у вагонах інвентарного парку залізниць України не є домінуючими на ринку транспортних послуг. Тільки при залученні інвентарного парку інших залізничних адміністрацій відповідно до принципів спільного використання таких вагонів та власних вагонів можуть бути забезпечені потреби суспільства у послугах залізничного транспорту. Підтвердженням доцільності щодо більш ефективного використання цих вагонів є той факт, що залізниці отримали більше чистого доходу від перевезень у власних вагонах, оскільки витрати на утримання та ремонт власних вагонів понесли самі власники вагонів. Ця теза підтверджується проведеними розрахунками. Тому, в умовах коли залізниці України не можуть задовольнити потребу у придбанні нового рухомого складу, виконанні необхідної кількості ремонтів та модернізації вагонів, питання залучення до перевезень вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученні у власних вагонах на взаємовигідних умовах для власника та залізниць потребує детального вивчення. Перспективним є розв'язання питання щодо подальшого спільного розвитку нормативних баз з формування тарифів та використання вагонів

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Закон України від 4 липня 1996 року № 274/96-ВР «Про залізничний транспорт» [Текст] / Голос України. – 1996. – 13 вересня. – С. 5-7.
2. Анализ действующих ставок платы за пользование грузовыми вагонами инвентарного парка и подготовка предложений по порядку их формирования [Текст]: Отчет ОАО «ВНИИЖТ» / Г. Е Писаревский и др. – М.: ОАО «ВНИИЖТ», 2009. – 130 с.
3. Протокол пятидесятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств: материалы заседания, (Минск, 22 мая 2009 года) [Електронний ресурс] // Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=998_445.
4. Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги [Текст]: тарифне Керівництво № 1. – К.: Мін. Транс. України, 2009. – 198 с.
5. Методика определения ставок платы за пользование грузовыми вагонами собственности других государств, утверждена на сорок седьмого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств 23 ноября 2007 года. [Електронний ресурс] // Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=998_329.
6. Тарифное Соглашение железнодорожных администраций (железных дорог) государств - участников Содружества Независимых Государств/ Многостороннее Соглашение СНГ, Москва, 17 февраля 1993 г. [Електронний ресурс] // Режим доступу: http://zakon.nau.ua/doc/?code=997_a46.
7. Чорний, В. Тарифна політика залізниць на ринку міжнародних вантажних перевезень: особливості формування, застосування й розвитку [Текст] / В. Чорний // Зб. наук. праць Держ. економіко-технологічного ун-ту трансп. – 2008. – № 12. – С. 140-144.
8. Угода про спільне використання вантажних вагонів і контейнерів власності держав - учасниць Співдружності, Азербайджанської Республіки, Республіки Грузія, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки/Дата підписання Україною: 12.03.93 р. [Електронний ресурс] // Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=998_186.

Надійшла до редколегії 20.06.2011.

Прийнята до друку 27.06.2011.