

длительное время. Негативное влияние на национальную безопасность оказывает наличие такого отрицательного явления как торговля людьми. Трудящиеся выезжают за рубеж в надежде заработать средства и вернуться в Украину. Однако очень часто попадают в кабалу.

Нельзя не учитывать морально-психологические последствия миграции: депрессии, конфликты в семье, "социальное сиротство" и т.д. Сегодня остро стоит вопрос определения реальных масштабов внешней трудовой миграции, поскольку до сих пор нет официальной статистики тех, кто выезжает на заработок за рубеж, их возрастного статусного и профессионально-квалификационного состава. Особенно не хватает достоверных данных о масштабах нелегальной трудовой миграции. Сегодня легально в странах Европейского Союза работают тысячи граждан Украины. Установить, сколько граждан Украины работают за рубежом нелегально, достаточно трудно, поскольку выезд происходит преимущественно с использованием туристических, гостевых виз.

Трудовая миграция является закономерным явлением. Она вызвана низким уровнем доходов значительной части населения. Необходимы адекватные мероприятия, снижающие негативное влияние трудовой миграции на уровень национальной безопасности.

УДК 656.2.073

### ЩОДО ПИТАННЯ ПРО РОЗРОБКУ МЕХАНІЗМУ РОЗРАХУНКІВ ВЗАЄМОВІДНОСИН ЗАЛІЗНИЧНИХ АДМІНІСТРАЦІЙ ПРИ ВТРАТІ АБО ПОШКОДЖЕННІ ДО СТУПЕНЯ ВИКЛЮЧЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ІЗ ІНВЕНТАРІЮ

*Тесленко Т. В., ст. викладач,  
Сурмило Н. С, асистент (ДНУЗТ)*

Механізм розрахунків взаємовідносин залізничних адміністрацій держав СНД, Латвії, Естонії та Литви за загублені або пошкоджені до ступеня виключення вагони передбачений «Правилами експлуатації, пономерного обліку і розрахунків за користування вантажними вагонами власності інших держав» (далі Правила).

За результатами досліджень в цьому напрямку авторами запропоновано два варіанти

методики оцінки величини максимального не отриманого доходу (втраченої вигоди) і максимально не отриманого прибутку, з подальшим порівнянням їх з фактично отриманою платою за користування вагонами.

За першим варіантом порівняльний аналіз рекомендовано виконувати з використанням показників обігу по вказаному роду вагону і вантажного рейсу вагону. Оскільки узгодження компенсації, практично у всіх випадках відбувається за універсальні вагони доцільно використовувати тарифну схему 1 Тарифного керівництва №1 для визначення плати за перевезення за час одного обігу. Методика розрахунків включає такі етапи, як визначення часу в добах від дати пошкодження до моменту зміни власника ( $t_{доб}$ ); визначення плати за тарифом ( $d_{дв}$ ) по величині середнього статичного навантаження, яке по УЗ складає 57 тонн і вантажному рейсу вагону ( $\bar{l}$ ); визначення кількості рейсів, які може виконати вагон за час від дати пошкодження до моменту зміни власника ( $n_p$ ); визначення величини не отриманого доходу (втраченої вигоди), помноживши  $d_{дв} \cdot n_p$  та скорегувавши цю величину на кількість вагонів, в разі, якщо їх більше одного.

Другий варіант запропонованої методики розрахунків обґрунтовується тим, що в сучасних умовах залізничний транспорт повинен постійно підвищувати якість транспортного обслуговування вантажовласників, у тому числі підвищувати рівень дотримання нормативних термінів доставки вантажів до світового значення, згідно якому більше 95% всіх відправок повинні перебувати на пізніше за встановлені терміни. Керуючись вищевикладеним пропонується *верхній поріг* величини не отриманих доходів («втрачену вигоду») оцінити за допомогою показника «термін доставки». Відповідно до §1 ст.14. Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС) термін доставки визначається на увесь шлях прямування вантажу для вантажів малої швидкості на кожних початках 200 тарифних кілометрів за одну добу в межах кожної залізниці, що бере участь в перевезенні.

Середні величини коефіцієнтів, що отримані співвідношенням розрахованих не отриманих доходів до величини фактично отриманої плати за користування вагонами можуть бути використані для корегування ставки, передбаченої Правилами за весь період від дати пошкодження до моменту узгодження форми та компенсації.

Результати виконаних досліджень є підставою для вдосконалення механізму розрахунків взаємовідносин залізничних адміністрацій при втраті або пошкодженні до ступеня виключення рухомого складу із інвентарю.