

УДК 656.2

Марина Белінська

РОЗПОДІЛ ДОХОДІВ ВІД ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ РІЗНИХ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ

Досліджуються існуючі процеси розподілу доходів від перевезень вантажів в автоматизованих системах залізничного транспорту України. Запропоновано перехід на розподіл доходів суб'єктам господарювання, що задіяні у вантажних перевезеннях: оператори, перевізники, власники вагонів – за складовими перевізного процесу.

Ключові слова: доходи, розподіл, вантажні перевезення, оператори, власники вагонів.

Исследуются существующие процессы распределения доходов от перевозок грузов в автоматизированных системах железнодорожного транспорта Украины. Предложен переход на распределение доходов хозяйствующим субъектам, которые задействованы в грузовых перевозках: операторы, перевозчики, собственники вагонов – за составляющими перевозочного процесса.

Ключевые слова: доходы, распределение, грузовые перевозки, операторы, собственники вагонов.

We study the existing processes for distribution of revenue from freight traffic in the automated systems of the railway transport of Ukraine. Proposed transition to revenue sharing business entities that are involved in cargo transportation: the operators, carriers, owners of cars, components for the transportation process.

Keywords: income distribution, freight operators, owners of cars.

Постановка проблеми. Участь країн СНД та Балтії в інтеграційних і процесах глобалізації країн світу сприяє еволюції відносин економічної власності у багатьох галузях. На залізничному транспорті відбувається реформування, утворюються приватні перевізники, відокремлюється пасажирське та вантажне господарство, що завдяки веденню окремого фінансового обліку надає змогу таким підприємствам скоротити свої витрати та максимізувати доходи. Тобто, економічні відносини на залізничному транспорті щодо виробництва, розподілу, обміну та споживанню продукції (послуг) зазнали значних змін та еволюціонують від єдиного виробничо-технологічного комплексу до окремих господарських одиниць за конкретним видом діяльності. Вказані зміни на залізницях західноєвропейських країн, Росії, Казахстану, Балтії перебувають у завершальній стадії, тоді як на інших залізничних адміністраціях країн СНД та Балтії, в тому числі і в Україні тільки переходять в активну фазу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукові здобутки у розвиток галузі внесли вчені: О.О. Бакаєв, М.В. Макаренко, Є.М. Сич, Ю.М. Цветов, В.П. Ільчук та ін.

© Белінська М. Г., 2013

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Дослідження теоретико-методологічних та практичних аспектів ціноутворення, тарифоутворення знайшли відображення у роботах таких учених і практиків, як С.Ю. Вітте, А.В. Крейнін, Н.М. Колесникова, Л.М. Мазо, Д.А. Мачерет, В.К. Мироненко, В.І. Пасічник, А.В. Перепелюк, Л.С. Рогачева, Н.В. Чебанова, В.В. Чорний та багато інших.

Метою матеріалу, що викладено є дослідження методичної бази з розподілу доходів від вантажних перевезень залізничного транспорту, що належать усім учасникам перевізного процесу відповідно до складових тарифу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Створення конкурентного середовища у сфері експлуатації сприяє формуванню системи незалежних суб'єктів залізничного транспорту різних форм власності – операторів перевезень, незалежних компаній – перевізників, компаній – власників рухомого складу тощо, що зумовлює еволюцію відносин економічної власності та забезпечує подальший розвиток продуктивних сил. Участь у перевезеннях незалежних суб'єктів залізничного транспорту, які з одного боку конкурують між собою за найкращі умови надання послуг та привласнення найбільших доходів, а з іншого – об'єднуються для здійснення перевізного процесу, призводить до перетворення звичайного залізничного перевезення на інтегроване. Це потребує встановлення справедливої плати кожному учаснику такого перевезення з метою активізації внутрішньогалузевої конкуренції [1, 2].

Відповідно до Інструкції про порядок розподілу та формування доходів від перевезень для залізниць України розмір доходів від перевезень вантажів у прямому сполученні (за участю декількох залізниць) щомісячно визначається, виходячи з середнього рівня по Україні фактично одержаних тарифних платежів з одного тону-кілометру (доходна ставка) у прямому сполученні по групам вантажів і виконаного об'єму вантажних перевезень. При цьому, провізна плата за перевезення розподіляється між залізницями, що беруть участь у перевезеннях, доходи на початково-кінцеві операції начисляються залізницям відправлення та видачі по фіксованим ставкам, помноженим на відповідні коефіцієнти підвищення по 244 групам вантажів і на вагу вантажу. Далі формуються доходи за рухому операцію. Розподілу підлягає провізна плата за вирахуванням плати за початково-кінцеву операцію. Розподіл відбувається пропорційно відстані перевезень по кожній з залізниць [3]. Таким чином забезпечується виконання норми Закону України «Про залізничний транспорт» щодо формування доходів залізниць за перевезення вантажів і пасажирів у прямому сполученні з урахуванням їх конкретного внеску в процес перевезень.

Однак, на сьогодні, впроваджена нормативно-правова база для забезпечення справедливого розподілу доходів за складовими перевізного процесу, які виділені у Збірнику тарифів, та може бути визначений розрахунковим шляхом відповідно до Тарифної політики [4, 5]. Відповідно до Збірника тарифів тарифи формуються за операціями перевізного процесу з виділенням інфраструктурної (І, з урахуванням локомотивної тяги) та вагонної (В) складових. Плата за перевезення у внутрішньому та міжнародному сполученні (експорт, імпорт) визначається при перевезенні вантажів у вагоні парку залізниць, крім транспортерів, як сума інфраструктурної (далі – І) для вагонів парку залізниць та вагонної (далі – В) складових плати (тарифу). При перевезенні у власному або орендованому вагоні базовою ставкою плати є інфраструктурна складова для власних або орендованих вагонів (І вл) [4]. Базова ставка інфраструктурної складової плати включає також і локомотивну складову.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Доходи від плати за перевезення вантажів необхідно розподіляти за операціями перевізного процесу та його складовими. Операціями перевізного процесу є рухома (РО) та початково-кінцеві операції (ПКО).

Розмір доходів від перевезень вантажів у прямому сполученні визначається за операціями перевізного процесу (РО, ПКО) та його складовими (І, В).

Доходи за ПКО у розмірі інфраструктурної складової тарифу розподіляються залізницям відправлення та призначення в рівних частинах від загальної суми.

При перевезеннях у внутрішньому сполученні доходи за РО у розмірі інфраструктурної складової тарифу повинні розподілятися за тарифним принципом пропорційно тонно/км роботі по кожній залізниці за кожними перевізним документом.

Доходи за ПКО та РО у розмірі вагонної складової тарифу розподіляються балансоутримувачам вантажних вагонів – залізницям України, підприємствам, що належать до сфери управління Укрзалізниці.

Розмір доходів від перевезень вантажів у міжнародному сполученні визначається за операціями перевізного процесу (РО, ПКО) та його складовими (І, В).

Доходи за ПКО у розмірі інфраструктурної складової тарифу повинні розподілятися:

- експортні перевезення без участі порту або порому – на залізницю навантаження за початкову операцію, яка дорівнює половині ПКО. Друга частина за кінцеву операцію розподіляється за тарифним принципом та додається до інфраструктурної складової РО;

- імпортні перевезення без участі порту або порому – на залізницю вивантаження за кінцеву операцію, яка дорівнює половині ПКО. Друга частина за початкову операцію розподіляється за тарифним принципом та додається до інфраструктурної складової РО;

- експортні перевезення у випадку здачі вантажу в порт або пором – на залізницю навантаження за початкову операцію та здачі вантажу в порт або пором за кінцеву операцію в рівних частинах від загальної суми інфраструктурної складової по ПКО;

- імпортні перевезення у випадку прийому вантажу з порту або порому – на залізницю прийому вантажу з порту або порому за початкову операцію та вивантаження за кінцеву операцію в рівних частинах від загальної суми інфраструктурної складової по ПКО;

- транзитні перевезення вантажів через українські морські порти або за участю порому за схемою «порт – залізниця – пором» – доходи від початкових операцій відноситимуться на залізницю, яка приймає вантаж з порту або порому, а доходи від кінцевих операцій – на залізницю, яка здала вантаж, що прослідував територією України, в порт або на пором.

При перевезенні транзитних вантажів без участі українських морських портів та поромів доходи від ПКО не нараховуються. Доход від РО повинні розподілятися за тарифним принципом пропорційно тонно/км роботі по кожній залізниці за кожними перевізним документом. Доходи за ПКО та РО у розмірі вагонної складової тарифу при експортно-імпортних перевезеннях вантажів розподіляються балансоутримувачам вантажних вагонів – залізницям України, підприємствам – балансоутримувачам вагонів, що належать до сфери управління Укрзалізниці.

Після виділення та розподілу доходу від ПКО відповідно до Тарифної політики повинна визначатися у розмірі 20 % та розподілятися залізницям України, підприємствам – балансоутримувачам вагонів вагонна складова при здійсненні перевезень у вагонах інвентарного парку приналежності зазначеним підприємствам.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Автоматизований розрахунок та формування доходів між суб'єктами вантажних перевезень повинен виконуватися у відповідності до вимог вищезазначених документів, з урахуванням форми власності вагона, за складовими перевізного процесу з деталізацією на інфраструктурні (з урахуванням локомотивної тяги) та вагонні складові та пропорційно тонно-кілометровій роботі на інформаційній базі автоматизованої системи керування вантажними перевезеннями (АСК ВП УЗ-Є). Розрахунок виконується державним підприємством «Головний інформаційно-обчислювальний центр» (ГІОЦ) на підставі первинних документів (накладних, що оформлюються у електронному або паперовому вигляді з накладанням електронних цифрових підписів представників залізниці та клієнта у внутрішньому сполученні та накладних СМГС), що підтверджують факт здійснення господарської операції та які сформовані у вигляді масиву дорожніх відомостей (МДВ).

ГІОЦ УЗ у автоматизований спосіб накопичує інформацію щодо виконаних робіт та фінансово-економічних показників (доходні надходження по прибуттю вантажів) за звітний період та формує відповідну звітність, яку надає до Головного фінансово-економічного управління (ЦФ). Залізниці України та державне підприємство «Український державний розрахунковий центр міжнародних перевезень» передають по внутрішнім розрахункам доходні надходження, що нараховані за надані послуги з перевезення вантажів клієнтам залізничного транспорту до ЦФ, який забезпечує формування Відомості доходів від перевезень.

Надання, обробка інформації та виконання розрахунків з розподілу доходів від вантажних перевезень повинні бути систематизовані та регламентовані розпорядчим документом Укрзалізниці. Тому діючий Технологічний графік надання, обробки інформації, виконання розрахунків з розподілу та формування доходів від перевезень вантажів потребує також удосконалення та актуалізації [6].

Висновки. Виконані дослідження автоматизованого процесу формування та розподілу доходів суб'єктів перевізного процесу дозволяють стверджувати, що наявна нормативно-правова база та рівень автоматизації процесу збору інформації з рівня станції до рівня ГІОЦ дозволяє здійснити перехід до розподілу доходів за складовими перевізного процесу. Відповідно буде забезпечено формування фінансово-статистичної звітності, на підставі якої здійснюється аналіз бізнес-процесів галузі, приймаються управлінські рішення щодо здійснення подальших реформ. За відсутності яких на сьогодні є небезпека щодо викривлення фінансово-економічних показників господарської діяльності залізниць та інших суб'єктів перевізного процесу.

ЛІТЕРАТУРА

1. Колесникова Н.М. Методолого-практичні основи ціноутворення на залізничному транспорті України: Автореферат / Н. М. Колесникова. – К.: ДЕУТ, 2008. – 34 с.
2. Колесникова Н.М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті: [Монографія] / Н. М. Колесникова. – К.: КУЕТТ, 2007. – 349 с.
3. Інструкція про порядок розподілу та формування доходів від перевезень для залізниць України, затверджена наказом УЗ від 14.04.1009 № 109-Ц.
4. Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги. – Затв. наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 № 317.
5. Тарифна політика залізниць держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав на перевезення вантажів у міжнародному сполученні. – Офіційне видання. – К: Міністерство інфраструктури України, 2012.
6. Технологічний графік надання, обробки інформації, виконання розрахунків з розподілу та формування доходів від перевезень вантажів, затверджений ЦЗМ від 26 листопада 2012 р.