

УДК 656.2:338

Марина Белінська, к.е.н.

(начальник відділу Департаменту бухгалтерського, податкового обліку, звітності та методології ПАТ «Укрзалізниця»)

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ДОХОДІВ РЕГІОНАЛЬНИХ ФІЛІЙ ТА ФІЛІЙ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» ВІД ПЛАТИ ЗА КОРИСТУВАННЯ ВАГОНАМИ НА ПІД'ЇЗНИХ КОЛІЯХ

У короткостроковій перспективі в ході реалізації чергового етапу реформування залізничного транспорту України ПАТ «Укрзалізниця» створить оператора вантажних перевезень або повноцінну вантажну компанію залежно від обраного правлінням Товариства варіанта реформування комерційного господарства. Проведеним аналізом останніх досліджень і публікацій доведено, що питання стосовно окремих науково-теоретичних аспектів формування доходів при вантажних перевезеннях у вагонах залишаються малодослідженими. Зазначене обумовлює необхідність проведення досліджень і розробки науково-методичного підходу формування доходів філій «Дарницький вагоноремонтний завод», «Паньютинський вагоноремонтний завод», «Рефрижераторна вагонна компанія», «Стрийський вагоноремонтний завод», «Центр транспортного сервісу «Ліски» та регіональних філій ПАТ «Українська залізниця», які наділені вантажними вагонами, при наданні послуги щодо користування цими вагонами на під'їзних та станційних коліях. При проведенні досліджень виділено витрати, які мають бути компенсовані за рахунок плати за користування вагонами, запропоновані формули для визначення частки доходів регіональних філій та філій, які наділені вантажними вагонами, у доходах від плати за користування вагонами на станційних та під'їзних коліях.

Запропоновані організаційно-економічні основи визначення доходів регіональних філій та філій ПАТ «Укрзалізниця» від надання послуги за користування вагонами на під'їзних коліях і станційних коліях, які ґрунтуються на законодавчій базі України з питань забезпечення вантажних перевезень на залізничному транспорті та тарифоутворенні, з урахуванням етапів реформування цього суб'єкта природної монополії України, можуть бути використані для розробки нормативних документів із формування доходів філіям ПАТ «Українська залізниця».

Ключові слова: плата за користування вагонами, доходи, розподіл, ПАТ «Укрзалізниця».

© Белінська М.Г., 2016

Марина Белинская, к.э.н.

(начальник отдела Департамента бухгалтерского, налогового учета, отчетности и методологии ПАО «Укрзалізниця»)

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ДОХОДОВ РЕГИОНАЛЬНЫХ ФИЛИЙ И ФИЛИЙ ПАТ «УКРЗАЛИЗНЫЦЯ» ОТ ПЛАТЫ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ВАГОНАМИ НА ПОДЪЕЗНЫХ ПУТЯХ

В краткосрочной перспективе как реализация очередного этапа реформирования железнодорожного транспорта Украины ПАО «Укрзалізниця» создаст оператора грузовых перевозок либо полноценную грузовую компанию в зависимости от избранного вариантом реформирования коммерческого хозяйства. Проведенным анализом последних исследований и публикаций установлено, что вопрос, касающийся отдельных научно-теоретических аспектов формирования доходов при грузовых перевозках в вагонах, остаются мало исследованными. Указанное, обуславливает необходимость проведения исследований и разработки научно-методологического подхода формирования доходов филиалов «Дарницкий вагоноремонтный завод», «Панютинский вагоноремонтный завод», «Рефрижераторная вагонная компания», «Стрыйский вагоноремонтный завод», «Центр транспортного сервиса «Лиски» и региональных филиалов ПАО «Укрзалізниця», которые наделены грузовыми вагонами, при оказании услуги по пользованию этими вагонами на подъездных и станционных путях.

Предложенные организационно-экономические основы определения доходов региональных филиалов и филиалов ПАО «Укрзалізниця» от предоставления услуги за пользование грузовыми вагонами на подъездных путях и путях общего пользования, которые базируются на законодательной базе Украины по вопросам обеспечения грузовых перевозок на железнодорожном транспорте и тарифообразовании, с учетом этапов реформирования этого субъекта природной монополии Украины, могут быть использованы для разработки нормативных документов по формированию доходов филиалов ПАТ «Укрзалізниця».

Ключевые слова: доходы, распределение, ПАО «Укрзалізниця».

Marina Belinskaya, Ph.D.

(Head of the Department of Accounting, fiscal accounting, reporting and methodology of PJSC «Ukrzaliznytsia»)

ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC BASES OF INCOMES FORMATION FOR REGIONAL BRANCHES AND BRANCHES OF THE PJSC «UKRZALIZNYTSYA» FOR PAY OF CARS USE ON SIDINGS

In the short term, as the realization of the next stage of reform Railway Transport of Ukraine JSC «Ukrzaliznytsia» create a transportation service or a full cargo company depending on the chosen option of the Company reforming the commercial sector. The analysis of recent research and publications proved that the issue of specific scientific

and theoretical aspects of income in the cargo transportation in cars are scarcely explored. The above necessitates the research and development of scientific and methodological approach of income of subsidiaries «Darnitsky wagon factory», «Panyutinsky wagon factory», «refrigerator cars kompaniia», «Striysky Carriages», «Center of Transport Service» Liski «and regional branches of PJSC «Ukrainian Railways» freight wagons are endowed with when providing services for the use of these cars on sidings and station tracks. In the research highlighted the costs to be offset by charges for using cars, the proposed formula for determining the income share of regional branches and branches that are endowed with freight cars, the income from fees for the use of cars to the station and sidings.

The proposed organizational and economic basis of determination of income regional affiliates and branches of PJSC «Ukrzaliznytsia» to provide services for the use of cars on sidings and tracks public, based on the legislative framework of Ukraine for freight traffic on rail transport and tariff setting, considering stages of reforming Ukraine natural monopoly entity can be used to develop normative documents of income of subsidiaries JSC «Ukrainian railways.»

Keywords: fee for cars, income distribution, JSC «Ukrainian railways».

Постановка проблеми. Процес реформування залізничного транспорту України з початком господарської діяльності ПАТ «Укрзалізниця» перебуває в активній фазі. Розробляється концепція утворення вантажної компанії, яка у найближчий час розпочне своє функціонування. Одночасно виникне питання щодо отримання доходу вагонною компанією від перевезення вантажів та надання послуг із цим пов'язаних. Одна з таких послуг, від надання яких, на сьогодні регіональні філії отримують дохід, є користування вагонами на коліях загального користування та під'їзних коліях. Отже, пунктом 8 статті 10 Закону України «Про залізничний транспорт» передбачено, що розрахунки відправників і одержувачів вантажу за користування рухомим складом здійснюються в порядку, передбаченому Статутом залізниць України, іншими актами законодавства України.

Відповідно до статті 119 Статуту залізниць України за користування вантажними вагонами і контейнерами, що належать ПАТ «Укрзалізниця», вантажовідправники, вантажоодержувачі, власники під'їзних колій вносять плату, порядок визначення якої встановлюється Правилами користування вагонами і контейнерами. Згідно з частиною II «Порядок користування вагонами і контейнерами» Правил користування вагонами і контейнерами, облік часу користування вагонами і контейнерами та нарахування плати за користування ними провадиться на станціях відправлення та призначення вантажу тих регіональних філій, де розташовані ці станції. Постає проблемне питання, яким чином в умовах створення вагонної компанії, забезпечити справедливе формування доходу цієї компанії та регіональної філії. Проблема полягає у тому, що нормативно-правове забезпечення не змінено, і тому на його базі необхідно вжити організаційно-економічні заходи, які спрямовані на її вирішення [1-5].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретико-методологічні та практичні аспекти формування доходів залізничного транспорту в умовах реформування досліджували в своїх роботах такі українські вчені та практики як М.В.Макаренко, Н.М. Колесникова, В.В. Чорний, Н.І.Богомолова, Сенік Г.П. та інші вчені [6-12]. Проте, на сьогодні, малодослідженою є проблема розподілу отриманих ПАТ «Укрзалізниця» доходів відповідно до тарифів та плат, які визначені Збірником тарифів

на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, між учасниками процесу надання цих послуг [13].

Метою цієї статті є дослідження організаційно-економічних основ формування доходів регіональних філій та філій ПАТ «Укрзалізниця» від плати за користування вагонами на під'їзних коліях.

Виклад основного матеріалу дослідження. Внесок регіональної філії у надані послуги з користування вантажними вагонами та контейнерами полягає у здійсненні обліку часу користування рухомим складом та у нарахуванні плати за користування ним. Згідно з частиною 3 статті 10 Закону України «Про залізничний транспорт» з урахуванням цього внеску мають формуватися доходи відповідної регіональної філії від плати за користування рухомим складом.

Облік часу користування вантажними вагонами здійснюється на підставі таких документів:

- пам'ятка про подавання/забирання вагонів форми ГУ-45;
- повідомлення про закінчення вантажних операцій з вагонами;
- акт про затримку вагонів форми ГУ-23а;
- акт загальної форми ГУ-23.

Ці документи складаються при наданні послуги з подавання/забирання вагонів на/з під'їзні колії, а трудовитрати, пов'язані з заповненням цих документів, враховуються при визначенні ставок збору за подачу й забирання вагонів на під'їзні колії та з під'їзних колій. На підставі перелічених документів та Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, працівник станції (товарний касир) складає Відомість плати за користування вагонами форми ГУ-46 на вагони, що подаються під навантаження та вивантаження [12]. Витрати станції ($E_g^{зал}$), пов'язані з складанням Відомості плати за користування вагонами форми ГУ-46, у розрахунку на 1 вагон дорівнюють:

$$E_g^{зал} = 3 \times ((GTC_n \times t_{ваг} \times (1 + \alpha_{прем} + \alpha_{вр} + \alpha_{св} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{ССВ})) \times (1 + \alpha_{ад} + \alpha_{заг} + \alpha_{зб}), \quad (1)$$

де GTC_n – годинна тарифна ставка працівника станції (товарного касира), грн;

$t_{ваг}$ – час, що витрачається на заповнення Відомості плати за користування вагонами форми ГУ-46 для 1 вагона, годин;

$\alpha_{прем}$ – відсоток (у частках) нарахування премії;

$\alpha_{вр}$ – відсоток (у частках) нарахування вислуги років;

$\alpha_{св}$ – доплата (у частках) за роботу у святкові дні;

α_n – доплата (у частках) за роботу у нічний час;

$\alpha_{ССВ}$ – нарахування (у частках) на заробітну плату (єдиний соціальний внесок);

$\alpha_{ад}$ – відсоток (у частках) адміністративних витрат по відношенню до заробітної плати для регіональної філії;

$\alpha_{заг}$ – відсоток (у частках) загальнопромислових витрат по відношенню до заробітної плати для регіональної філії;

$\alpha_{зб}$ – відсоток (у частках) витрат на збут по відношенню до заробітної плати для регіональної філії.

Облік часу користування контейнерами здійснюється на підставі пам'ятки про видачу/приймання контейнерів. Працівник станції (товарний касир) складає Відомість плати за користування контейнерами форми ГУ-46к на контейнери, що подаються під навантаження та вивантаження. Відомість плати за користування контейнерами складається у 3-х примірниках – 2 для залізниці і 1 для вантажовласника.

Витрати станції ($E_k^{зал}$), пов'язані з складанням Відомості плати за користування контейнерами форми ГУ-46к, у розрахунку на 1 контейнер дорівнюють:

$$E_k^{зал} = 3 \times ((ГТС_n \times t_{кон} \times (1 + \alpha_{прем} + \alpha_{ар} + \alpha_{св} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{свб})) \times (1 + \alpha_{ао} + \alpha_{заз} + \alpha_{зб}), \quad (2)$$

де $t_{кон}$ – час, що витрачається на заповнення Відомості плати за користування контейнерами форми ГУ-46к для 1 контейнера, годин.

Після утворення ПАТ «Українська залізниця» державні підприємства залізничного транспорту перетворилися у філії, які наділені певними основними засобами, а саме: філії «Дарницький вагоноремонтний завод», «Панютинський вагоноремонтний завод», «Рефрижераторна вагонна компанія», «Стрийський вагоноремонтний завод» – вантажними вагонами, філія «Центр транспортного сервісу «Ліски» – контейнерами та платформами для перевезення контейнерів. Зазначені філії забезпечують утримання, експлуатацію та ремонти вантажних вагонів і контейнерів, а пов'язані з цим витрати мають бути компенсовані за рахунок доходів від вантажних перевезень в частині вагонної та контейнерної складових та доходів від плати за користування вантажними вагонами та контейнерами (в частині компенсування витрат, пов'язаних з утриманням, експлуатацією та ремонтом вагонів і контейнерів).

Ставка плати за користування вантажним вагоном або контейнером за 1 годину дорівнює:

$$P_{кор} = E_{комн} \times (1 + r), \quad (3)$$

де $E_{комн}$ – витрати, які мають бути компенсовані за рахунок плати за користування вагоном або контейнером;

r – норматив рентабельності, який враховує необхідність отримання економічно обґрунтованого прибутку, у т.ч. й інвестиційної складової (що передбачено п. 4 статті 12 Закону України «Про ціни і ціноутворення»).

Згідно зі статтею 5 Закону України «Про природні монополії» користування залізничними коліями, диспетчерськими службами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, відноситься до сфери діяльності суб'єктів природних монополій, а згідно зі статтею 6 зазначеного Закону внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом відносяться до суміжних ринків [14]. Суміжні ринки регулюються відповідно до зазначеного Закону. При цьому відповідно до статті 1 зазначеного Закону, суміжний ринок – товарний ринок, що не перебуває у стані природної монополії, для суб'єктів якого реалізація вироблених товарів або використання товарів інших суб'єктів господарювання неможливе без безпосереднього використання товарів, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій. Згідно зі статтею 2 зазначеного Закону його дія поширюється на відноси-

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

ни, що виникають на товарних ринках України, які перебувають у стані природної монополії, та на суміжних ринках. Згідно зі статтею 8 зазначеного Закону предметом державного регулювання є ціни (тарифи) на товари, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій. Статтею 9 зазначеного Закону визначені принципи державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій, серед яких – принцип самоокупності суб'єкта природної монополії. Враховуючи, що самоокупність – принцип господарювання, за яким господарюючий суб'єкт всі свої витрати і видатки на виробництво і реалізацію товару покриває за рахунок коштів, одержаних від його реалізації, витрати, які мають бути компенсовані за рахунок плати за користування вагоном або контейнером, складаються з двох груп:

- витрат станції ($E_e^{зал}$), пов'язаних з складанням Відомості плати за користування вагонами форми ГУ-46 та витрат станції ($E_k^{зал}$), пов'язаних з складанням Відомості плати за користування контейнерами форми ГУ-46к;
- витрат, які мають бути компенсовані філіям, наділеним вантажними вагонами та контейнерами.

Таблиця 1. Витрати, які мають бути компенсовані за рахунок плати за користування вантажними вагонами

Час користування вагоном з 1 вантажною операцією	Час користування вагоном з 2 вантажними операціями	Витрати, які повинні компенсуватися за рахунок плати за користування вагоном
1	2	3
від 1 до 4 годин	від 1 до 8 годин	витрати станції, пов'язані з складанням Відомості плати за користування вагонами форми ГУ-46; амортизаційні відрахування на відтворення вагона
від 5 до 24 годин	від 9 до 28 годин	витрати станції, пов'язані з складанням Відомості плати за користування вагонами форми ГУ-46; амортизаційні відрахування на відтворення вагона, витрати на деповський та капітальний ремонти, витрати на технічне обслуговування вагонів з відчепленням
від 25 до 36 годин	від 29 до 36 годин	витрати станції, пов'язані з складанням Відомості плати за користування вагонами форми ГУ-46; амортизаційні відрахування на відтворення вагона, витрати на деповський та капітальний ремонти, витрати на технічне обслуговування вагонів з відчепленням, втрачена вигода залізниць від вилучення вагона з перевезень
після 36 годин	після 36 години	витрати станції, пов'язані з складанням Відомості плати за користування вагонами форми ГУ-46; амортизаційні відрахування на відтворення вагона, витрати на деповський та капітальний ремонти, витрати на технічне обслуговування вагонів з відчепленням, втрачена вигода залізниць від вилучення вагона з перевезень, витрати на збільшення робочого парку вагонів

Зважаючи на вищезазначене, доходи, отримані за користування вантажними вагонами, мають бути розподілені між залізницями та іншими філіями, які наділені вантажними вагонами, пропорційно витратам залізниць та інших філій.

Виходячи з технології вантажних залізничних перевезень, фактичного часу користування вантажовласниками вагонами інвентарного парку, оцінки раціонального часу користування вантажовласниками вагонами інвентарного парку, чинного законодавства щодо ціноутворення на залізничному транспорті, ставки плати за користування вантажними вагонами інвентарного парку мають бути диференційованими та компенсувати дані витрати регіональних філій «Львівська залізниця», «Одеська залізниця», «Донецька залізниця», «Придніпровська залізниця», «Південно-Західна залізниця», «Південна залізниця» та філій «Дарницький вагоноремонтний завод», «Панютинський вагоноремонтний завод», «Рефрижераторна вагонна компанія», «Стрийський вагоноремонтний завод»:

Амортизаційні відрахування (в розрахунку на 1 вагоно-годину) дорівнюють:

$$e_{\text{ваг-год}}^{\text{ам}} = \frac{k_p \times Ц \times a}{8760}, \quad (4)$$

де k_p – коефіцієнт резерву вагонів;

$Ц$ – вартість нового вантажного вагона;

a – норма амортизаційних відрахувань на повне відтворення вагона;

8760 – кількість годин в одному році.

Витрати на деповський та капітальний ремонт вагона (в розрахунку на 1 вагоно-годину) дорівнюють:

$$e_{\text{ваг-год}}^{\text{др,кр}} = \frac{Ц_K \times n_{\text{кр}} + C_D \times n_{\text{др}}}{T_{\text{сл}} \times 8760}, \quad (5)$$

де $Ц_K$ – вартість капітального ремонту одного вагона;

$n_{\text{кр}}$ – кількість капітальних ремонтів за нормативний термін служби вагона;

C_D – вартість деповського ремонту одного вагона;

$n_{\text{др}}$ – кількість деповських ремонтів за нормативний термін служби вагона;

$T_{\text{сл}}$ – нормативний термін служби вагона.

Витрати на технічне обслуговування вантажних вагонів з відчепленням (в розрахунку на 1 вагоно-годину) дорівнюють:

$$e_{\text{ваг-год}}^{\text{то}} = \frac{E_{\text{тех}}}{24 \sum nh}, \quad (6)$$

де $E_{\text{тех}}$ – річні витрати на технічне обслуговування вантажних вагонів з відчепленням;

$\sum nh$ – робочий парк загальний (середньодобовий)

Втрачена вигода у розрахунку на 1 вагоно-годину дорівнює:

$$B_{\text{ваг-год}} = \frac{D_{\text{ваг}}^0}{24}, \quad (7)$$

де $D_{\text{ваг}}^0$ – доходи від перевезень, які приносить 1 вантажний вагон інвентарного парку за добу.

Витрати, пов'язані із збільшенням робочого парку вагонів через збільшення часу користування інвентарними вагонами, складаються з додаткових інвестицій в вагонний парк (які слід враховувати через амортизаційні відрахування), додаткових витрат на капітальні та деповські ремонти, додаткових витрат на технічне обслуговування вантажних вагонів з відчепленням.

Виходячи з наведеного вище, у таблиці 2 наводяться формули для розрахунку частки доходів залізниці та філії, що наділена вантажними вагонами, від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях, залежно від часу користування вантажним вагоном. Аналіз цих формул свідчить, що найбільша питома вага залізниць у доходах від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях, припадає на перший часовий інтервал користування вагонами (для вагонів з однією вантажною операцією від 1 до 4 годин, для вагонів з 2 вантажними операціями – від 1 до 8 годин), а найменша питома вага залізниць у доходах від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях, припадає на четвертий часовий інтервал користування вагонами (для вагонів з однією вантажною операцією та для вагонів з 2 вантажними операціями – після 36 годин). Що стосується інших філій, які наділені вантажними вагонами, їх частка у доходах від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях буде найбільшою у четвертому часовому інтервалі та найменшою – у першому часовому інтервалі. Для уніфікації розподілу доходів від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях між залізницями та іншими філіями, які наділені вантажними вагонами, доцільно розрахувати середньозважені частки залізниць та філій у зазначених доходах для будь якого часового інтервалу.

Для розрахунку середньозважених часток залізниць та філій, які наділені вантажними вагонами, у доходах від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях необхідно розрахувати частку кількості вагонів з однією та з двома вантажними операціями по кожному часовому періоду у загальній кількості вагонів з однією та з двома вантажними операціями, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях.

Загальна кількість вагонів з однією вантажною операцією ($V_{\text{заг}}^{od}$), що були в користуванні на під'їзних коліях, дорівнює

$$V_{\text{заг}}^{od} = V_1^{od} + V_2^{od} + V_3^{od} + V_4^{od}, \quad (8)$$

де V_1^{od} – кількість вагонів з однією вантажною операцією, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом першого часового інтервалу (від 1 до 4 годин);

V_2^{od} – кількість вагонів з однією вантажною операцією, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом другого часового інтервалу (від 5 до 24 годин);

V_3^{od} – кількість вагонів з однією вантажною операцією, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом третього часового інтервалу (від 25 до 36 годин);

V_4^{od} – кількість вагонів з однією вантажною операцією, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом четвертого часового інтервалу (понад 36 годин).

Загальна кількість вагонів з двома вантажними операціями (V_{zag}^{de}), що знаходились у користуванні на під'їзних коліях, дорівнює

$$V_{zag}^{de} = V_1^{de} + V_2^{de} + V_3^{de} + V_4^{de}, \quad (9)$$

де V_1^{de} – кількість вагонів з двома вантажними операціями, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом першого часового інтервалу (від 1 до 8 годин);

V_2^{de} – кількість вагонів з двома вантажними операціями, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом другого часового інтервалу (від 9 до 28 годин);

V_3^{de} – кількість вагонів з двома вантажними операціями, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом третього часового інтервалу (від 29 до 36 годин);

V_4^{de} – кількість вагонів з двома вантажними операціями, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом четвертого часового інтервалу (понад 36 годин).

Частка кількості вагонів з однією та з двома вантажними операціями, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом першого часового інтервалу, дорівнює:

$$\gamma_1^e = \frac{V_1^{od} + V_1^{de}}{V_{zag}^{od} + V_{zag}^{de}} \quad (10)$$

Частка кількості вагонів з однією та з двома вантажними операціями, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом другого часового інтервалу, дорівнює:

$$\gamma_2^e = \frac{V_2^{od} + V_2^{de}}{V_{zag}^{od} + V_{zag}^{de}} \quad (11)$$

Частка кількості вагонів з однією та з двома вантажними операціями, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом третього часового інтервалу, дорівнює:

$$\gamma_3^e = \frac{V_3^{od} + V_3^{\partial e}}{V_{3a2}^{od} + V_{3a2}^{\partial e}} \quad (12)$$

Частка кількості вагонів з однією та з двома вантажними операціями, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом четвертого часового інтервалу, дорівнює:

$$\gamma_4^e = \frac{V_4^{od} + V_4^{\partial e}}{V_{3a2}^{od} + V_{3a2}^{\partial e}} \quad (13)$$

Середньозважена частка залізниць у доходах від користування вагонами на під'їзних коліях для будь якого часового інтервалу дорівнює:

$$\beta_{зал}^e = \alpha_1^{зал^e} \times \gamma_1^e + \alpha_2^{зал^e} \times \gamma_2^e + \alpha_3^{зал^e} \times \gamma_3^e + \alpha_4^{зал^e} \times \gamma_4^e, \quad (14)$$

де $\alpha_1^{зал^e}$ – частка доходів залізниці від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях у першому часовому інтервалі (розраховується за формулою, наданою у графі 5 таблиці 2);

$\alpha_2^{зал^e}$ – частка доходів залізниці від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях у другому часовому інтервалі (розраховується за формулою, наданою у графі 5 таблиці 2);

$\alpha_3^{зал^e}$ – частка доходів залізниці від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях у третьому часовому інтервалі (розраховується за формулою, наданою у графі 5 таблиці 2);

$\alpha_4^{зал^e}$ – частка доходів залізниці від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях у четвертому часовому інтервалі (розраховується за формулою, наданою у графі 5 таблиці 2).

Середньозважена частка філій, які наділені вантажними вагонами, у доходах від користування вагонами на під'їзних коліях для будь якого часового інтервалу дорівнює:

$$\beta_{\phi}^e = 1 - \beta_{зал}^e \quad (15)$$

Таблиця 2. Визначення частки доходів залізниць та філій, що наділені вагонами, у доходах від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях

Час користування вагоном з 1 вантажною операцією	Час користування вагоном з 2 вантажними операціями	Витрати, які мають бути компенсовані залізницю	Витрати, які мають бути компенсовані філією, що наділена вантажними вагонами	Частка доходів залізниць та філій за користування вантажними вагонами	Частка доходів філій, що наділена вантажними вагонами, від плати за користування вантажними вагонами
від 1 до 4 годин	від 1 до 8 годин	$E_6^{зал} = 3 \times ((ГТС_n \times t_{газ} \times (1 + \alpha_{прем} + \alpha_{ер} + \alpha_{св} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{СВ})) \times (1 + \alpha_{ао} + \alpha_{газ} + \alpha_{зб})$	$E_1^{\phiб} = \frac{k_p \times \Pi \times a}{8760}$	$\alpha_1^{зал} = \frac{E_6^{зал}}{E_6^{зал} + E_1^{\phiб}}$	$\alpha_1^{\phiб} = \frac{E_1^{\phiб}}{E_6^{зал} + E_1^{\phiб}}$
від 5 до 24 годин	від 9 до 28 годин	$E_6^{зал} = 3 \times ((ГТС_n \times t_{газ} \times (1 + \alpha_{прем} + \alpha_{ер} + \alpha_{св} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{СВ})) \times (1 + \alpha_{ао} + \alpha_{газ} + \alpha_{зб})$	$E_2^{\phiб} = \frac{k_p \times \Pi \times a}{8760} + \frac{\Pi_k \times n_{кр} + C_{л} \times n_{лр} + E_{мех}}{T_{ст} \times 8760} + \frac{E_{мех}}{24 \sum nh}$	$\alpha_2^{зал} = \frac{E_6^{зал}}{E_6^{зал} + E_2^{\phiб}}$	$\alpha_2^{\phiб} = \frac{E_2^{\phiб}}{E_6^{зал} + E_2^{\phiб}}$
від 25 до 36 годин	від 29 до 36 годин	$E_6^{зал} = 3 \times ((ГТС_n \times t_{газ} \times (1 + \alpha_{прем} + \alpha_{ер} + \alpha_{св} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{СВ})) \times (1 + \alpha_{ао} + \alpha_{газ} + \alpha_{зб})$	$E_3^{\phiб} = \frac{k_p \times \Pi \times a}{8760} + \frac{\Pi_k \times n_{кр} + C_{л} \times n_{лр}}{T_{ст} \times 8760} + \frac{E_{мех}}{24 \sum nh} + \frac{D_{газ}^0}{24}$	$\alpha_3^{зал} = \frac{E_6^{зал}}{E_6^{зал} + E_3^{\phiб}}$	$\alpha_3^{\phiб} = \frac{E_3^{\phiб}}{E_6^{зал} + E_3^{\phiб}}$
після 36 годин	після 36 годин	$E_6^{зал} = 3 \times ((ГТС_n \times t_{газ} \times (1 + \alpha_{прем} + \alpha_{ер} + \alpha_{св} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{СВ})) \times (1 + \alpha_{ао} + \alpha_{газ} + \alpha_{зб})$	$E_4^{\phiб} = 2 \times (\frac{k_p \times \Pi \times a}{8760} + \frac{\Pi_k \times n_{кр} + C_{л} \times n_{лр} + E_{мех}}{T_{ст} \times 8760} + \frac{D_{газ}^0}{24})$	$\alpha_4^{зал} = \frac{E_6^{зал}}{E_6^{зал} + E_4^{\phiб}}$	$\alpha_4^{\phiб} = \frac{E_4^{\phiб}}{E_6^{зал} + E_4^{\phiб}}$

Висновок. Запропонований науково-методичний підхід до формування доходів регіональних філій та філій ПАТ «Укрзалізниця» від надання послуги за користування вагонами на під'їзних коліях та станційних коліях забезпечує розв'язання поставленої проблеми, оскільки в рамках наявної законодавчої бази створені умови справедливого розподілу доходів між учасниками надання зазначеної послуги. При розв'язанні проблеми враховані усі витрати, які несуть суб'єкти господарювання, що дозволяє стверджувати про покриття витрат отриманими доходами в повній мірі. Навіть у разі несвоєчасного підвищення тарифів до економічно обґрунтованого рівня покриття понесених витрат регіональними філіями та філіями ПАТ «Укрзалізниця» матиме максимально прозоре та рівномірне покриття отриманими доходами. Тому отриманий фінансовий результат від надання послуги за користування вагонами на під'їзних коліях та коліях загального користування буде позитивний.

ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про залізничний транспорт» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>
2. Правила обслуговування залізничних під'їзних колій, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 р. № 644 [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/264638/
3. Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 49, ст.553.
4. Правила користування вагонами і контейнерами [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/264149/
5. Статут залізничного транспорту загального користування Білоруської залізниці [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://brestlogistic.by/index.php?catid=246:31-&id=340:2014-01-24-12-06-57&Itemid=264&option=com_content&view=article
6. Колесникова Н.М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті: [монографія] / Н.М. Колесникова. – К., КУЕТТ, 2007. – 349 с.
7. Колесникова Н.М. Формування доходів від залізничних перевезень в умовах вертикально-інтегрованої системи управління/ Н.М.Колесникова, І.Г.Бакаєва, В.В.Чорний // Збірн. наук пр. ДЕ-ТУТ. Серія «Економіка і управління». – Вип.18. – 2011. – С.54-57.
8. Макаренко М.В. Методические подходы к учету различных факторов при распределении доходов от грузовых перевозок / М.В.Макаренко, Н.Е.Гончарок, Н.С.Соколовская // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие: Сб.научн.тр. ИКТП-Центра. –Вып.4. – 1997. – С.103-117.
9. Богомолова Н.І., Сенник Г. Особливості формування доходів залізничного транспорту в сучасних економічних умовах// Збірн. наук пр. ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – Вип.18. – 2011. – С.41-50.
10. Сенник Г. Зміст механізму управління доходами від вантажних перевезень підприємств залізничного транспорту// Збірн. наук пр. ДЕТУТ, – Вип.26. – 2013.– С.119-127.
11. Чорний В.В. Конкурентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень: теорія, методологія, практика: [монографія] / В.В. Чорний. – К.: ДЕТУТ, 2012. – 401 с.
12. Чорний В.В. Науково-практичні підходи до визначення ставок плати за користування вантажними вагонами / В.В. Чорний, Н.М. Колесникова // Зб. наук. праць Держ. екон.-технолог. ун-ту тр-ту: Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 17. – С. 118–123.
13. Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ним послуги (Тарифне керівництво №1) [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/tariff_conditions/transportation_in_ukraine/collection_rates/
14. Закон України «Про природні монополії» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1682-14/>

REFERENCES

1. The Law of Ukraine «About zaliznichny transport» [Electron resource] – Access mode: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>
2. Rules obslugovuvannya zaliznichnih pid'iznih kolyi, zatverdzeni mandats Ministerstva transport Ukraine od 21.11.2000 p. Number 644 [Electron resource] – Access mode: http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/264638/
3. The Law of Ukraine «About osoblivosti utvorennia publichnogo aktsionernogo tovaristva Zaliznicno-vo Transport zagalnoho koristuvannya» Vidomosti Verkhovna Rada of Ukraine (VVR), 2012, number 49, st.553.
4. Rules koristuvannya cars i containers [Electron resource] – Access mode: http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/264149/
5. Statute Zaliznicno-vo Transport zagalnoho koristuvannya Biloruskoї zaliznitsi [Electron resource] – Access mode: [? Http: //brestlogistic.by/index.php catid = 246: 31– & id = 340: 2014-01-24-12-06-57 & Itemid = 264 & option = com_content & view = article](http://brestlogistic.by/index.php?catid=246:31-&id=340:2014-01-24-12-06-57&Itemid=264&option=com_content&view=article)
6. Kolesnikova N.M. Teoriya adaptive harmonizatsiynogo mehanizmu tsinoutvorennia on zaliznichnomu transporti: [monograph] / NM Kolesnikov. – K., KUETT, 2007. – 349 p.
7. Kolesnikova N.M. Formuvannya dohodiv od zaliznichnih transported in the minds vertically integrovanoї Sistemi upravlinnya / N.M.Kolesnikova, I.G.Bakaeva, V.V.Chorny // Zbirn. Science etc.. DETUT. Seriya «Ekonomika i upravlinnya». – Vip.18. – 2011. – S.54-57.
8. Makarenko M.V. Methodological approaches to the integration of the various factors in the allocation of revenues from freight transportation / M.V.Makarenko, N.E.Goncharok, N.S.Sokolovskaya // Transport Complex of Ukraine: the economy, the organization, the development of: Sb.nauchn.tr. IKTP Center. -Vyp.4. – 1997. – S.103-117.
9. Bogomolov N.I., Senik G. Osoblivosti formuvannya dohodiv Zaliznicno-vo transport in Suchasnyj ekonomichnih minds // Zbirn. Science etc.. DETUT. Seriya «Ekonomika i upravlinnya». – Vip.18. – 2011. – S.41-50.
10. Mr. Senik Zmist mehanizmu upravlinnya od vantazhnih income of companies carried Zaliznicno-vo Transport // Zbirn. DETUT Sciences etc., -. Vip.26. – 2013.– S.119-127.
11. W. Chorniy Konkurentospromozhnist zaliznits on market analysis carried vantazhnih: teoriya, metodologiya practice: [monograph] / VV Nintendo. – K.: DETUT, 2012. – 401 p.
12. W. Chorniy Naukova-praktichni pidhodi to viznachennia rates for the koristuvannya vantazhnimi wagons / VV Chorniy, NM Kolesnikov // ST. Sciences. Prace keep. ekon. technologist. un-tu-tu tr: Seriya «Ekonomika i upravlinnya». – 2011. – Vip. 17. – P. 118-123.
13. Zbirmik tarifiv transported to vantazhiv zaliznichnim transport in Ukraine that furrows it pov'yazani s Hotel (tariff kerivnitstvo №1) [Electron resource] – Access mode: http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/tariff_conditions/transportation_in_ukraine/collection_rates/
14. Law of Ukraine «About prirodni monopoliї» [Electron resource] – Access mode: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1682-14/>