

УДК 626.23

*В. В. Габа, к.т.н., професор,  
(професор кафедри «Управління комерційною діяльністю залізниць»,  
Державний університет інфраструктури та технологій);  
О. Г. Юрченко, к.т.н., доцент,  
(доцент кафедри «Управління комерційною діяльністю залізниць»,  
Державний університет інфраструктури та технологій);  
М. В. Рудюк, к.і.н.  
(старший викладач кафедри «Управління комерційною діяльністю  
залізниць», Державний університет інфраструктури та технологій)*

### ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВІРНОЇ КОМПАНІЇ 2018 РОКУ З ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

*Реформування залізничної галузі України призводить до змін в організації договірної роботи в моделі «Замовник – Залізниця». Запропонована ПАТ «Українська залізниця» на 2018 рік схема укладання договору передбачає як автоматизовану, так і паперову реєстрацію договорів через Центр транспортної логістики (ЦТЛ), що спрощує процедуру укладання договорів та дає можливість проводити розрахунки за перевезення через Єдиний розрахунковий центр (ЕРЦ).*

***Ключові слова:** реформування залізничного транспорту, залізничний транспорт, плата за перевезення, договір на перевезення вантажів, інфраструктура залізничного транспорту, електронний цифровий підпис.*

**Вступ та постановка проблеми.** Удосконалення взаємодії в роботі залізниць та користувачів її послуг завжди була актуальною темою. Замовники послуг залізниць постійно ставили питання перед керівництвом залізниці про створення процедури укладання договорів через Єдиний розрахунковий центр та проведення розрахунків за перевезення у внутрішніх та міжнародних сполученнях через Єдиний розрахунковий центр. Це, безумовно, зекономило б час на реєстрацію договорів та більш ефективно використання коштів. З різних технічних та організаційних причин вирішення казаних питань постійно відкладалось. Тільки після створення ПАТ «Укрзалізниця» та розпочатих реформ вдалось удосконалити питання договірної та розрахункової роботи між замовниками послуг та їх виконавцями [1].

**Аналіз останніх досліджень.** Питанням, що присвячені організації перевезення вантажів в умовах реформування залізничного транспорту та проблемам практичного впровадження структурної реформи (особливо стосовно змін в організації договірної роботи) присвячені роботи таких авторів, як Третяк В.П., Тесленко Т. В., Сірко Р. Б., Деркач Е.М. [11, 12, 13, 14].

© Габа В. В., Юрченко О. Г., Рудюк М. В., 2018

Автори розглядали процеси, що супроводжують сучасний розвиток залізничного транспорту України, зокрема проведену реструктуризацію, як інновацію в організації перевезень, оскільки це створило передумови для впровадження оптимальної ринкової структури і якісного управління залізничним транспортом. При детальному розгляді порядку укладення договору перевезення вантажів залізничним транспортом встановлено, що подальшого удосконалення потребує регулювання порядку приймання вантажів до перевезення, яке є невід'ємною частиною складного процесу укладання договору перевезення вантажу. Проте, доцільно зосередити увагу на підвищенні конкурентоспроможності залізничного транспорту України, що дозволить позиціонувати ПАТ «Укрзалізниця» як компанію, орієнтовану на управління інноваційними процесами з метою досягнення довгострокових конкурентних переваг.

**Мета і завдання дослідження.** Метою та завданням дослідження є дослідити діючу організацію договірної роботи з надання транспортних послуг за моделі «Замовник – Залізниця». Визначити недоліки діючої моделі. На етапі реформування та створення ПАТ «Українська залізниця» та її структурних підрозділів передбачити, спочатку, процедуру укладання договорів з клієнтами залізниці за допомогою автоматизованої системи АС «Клієнт». З урахуванням зміни власника вагона залізниці на приватний дослідити як це вплине на збільшення плати за перевезення. На основі проведених досліджень внести пропозиції з покращення ефективності використання рухомого складу залізниці.

**Основна частина.** Постановою Кабінету Міністрів України № 732 від 02.09.2015 р. «Питання публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» в установленому порядку була проведена 21.10.2015 р. державна реєстрація ПАТ «Українська залізниця» [5].

Свою фінансово-господарську діяльність ПАТ «Українська залізниця» розпочала з 01.12.2015 р. В структуру ПАТ «Українська залізниця» ввійшли підприємства, на балансі яких знаходився рухомий склад (вагони, локомотиви) та «Український транспортно-логістичний центр» зі спеціалістами з організації перевезень вантажів.

В цей період філією «Центр транспортної логістики» ПАТ «Українська залізниця» був впроваджений договір про організацію перевезень вантажів залізничним транспортом у вагонах, які знаходяться в оперуванні філії «ЦТЛ».

Договір давав можливість використовувати єдиний код платника тарифу по всіх регіональних філіях ПАТ «Українська залізниця».

При перевезенні вантажів у вагонах, що не знаходились в оперативному підпорядкуванні філії «ЦТЛ» ПАТ «Українська залізниця», договір можна укласти із регіональними філіями ПАТ «Українська залізниця». Схема організації договірної роботи «Замовник – Залізниця» подана на рис. 1.

Така модель організації договірної роботи діяла до 01.02.2018 р. [3].

Подальше реформування залізничного транспорту вимагало внесення змін в договірну роботу з клієнтами залізниці. Була запропонована нова схема укладання договору, яка передбачає спрощену процедуру для клієнтів, які вже мають договір на організацію перевезення та «нових» клієнтів, які раніше не мали єдиного договору. На рис. 2 подана запропонована схема укладання договору.

Для зручності клієнтів та прискорення реєстрації нового договору в автоматизованих системах ПАТ «Українська залізниця» в АС «Клієнт УЗ» реалізована можливість підтвердження клієнтом своєї згоди про застосування всіх

умов договору шляхом накладання на електронному примірнику Єдиного договору свого електронного цифрового підпису (ЕЦП), виданого акредитованим Центром сертифікації ключів.

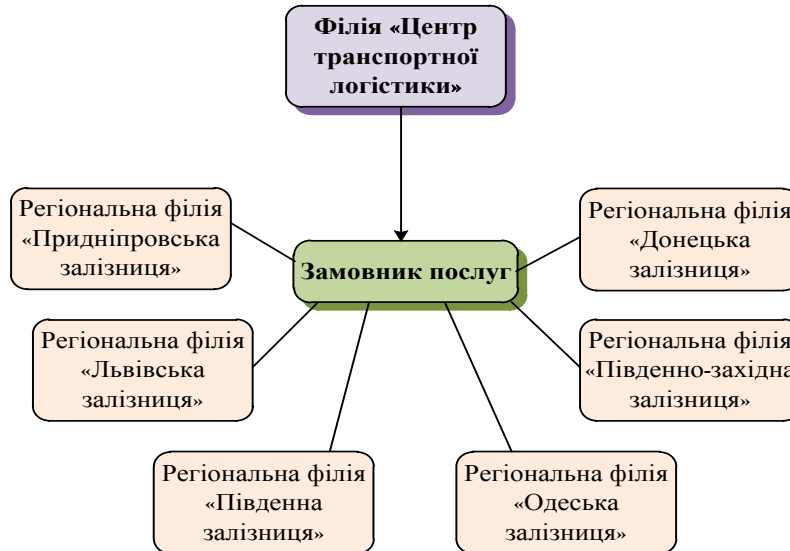


Рис. 1. Схема організації договірної роботи «Замовник – Залізниця»

Одночасно з накладанням ЕЦП уповноваженою на це особою, буде поводитись автоматизована перереєстрація Замовника перевезень з наданням йому нового номера договору, коду платника та можливості автоматизованого заповнення договору для підписання. Автоматизованого реєстрація клієнта дозволить йому здійснювати планування перевезень, внесення попередньої оплати та відправлення і отримання вантажів.

Після підписання електронного договору його необхідно роздрукувати з АС «Клієнт», підписати та направити до філії «Центру транспортної логістики» ПАТ «Українська залізниця».

Клієнтам, які не мають Договору про організацію перевезень вантажів та проведення розрахунків потрібно звертатись до філії «Центр транспортної логістики» з необхідним пакетом документів для його розгляду та укладання договору.

Однією з особливостей нового договору про надання послуг пов'язаних з організацією перевезення вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученнях (експорт, імпорт) є визначення вагона перевізника. Згідно з даним визначенням вагон, який раніше був власністю залізниці і знаходився у загальному парку, відтепер стає приватним та, відповідно, виникає необхідність плати за його порожній побіг, чого раніше не було. Це безумовно призведе до збільшення плати за перевезення вантажів. Розмір плати розраховується за формулами:

$$B = B_{\text{ван}} + B_{\text{пор}}, \quad (1)$$

$$B_{\text{ван}} = C_{\text{пл}} \cdot (T_{\text{ван}} + T_{\text{дод}}), \quad (2)$$

$$B_{\text{пор}} = C_{\text{пл}} \cdot (T_{\text{пор}} + T_{\text{дод}}), \quad (3)$$

де  $V_{\text{ван}}$  – плата за використання власного вагона перевізника під час перевезення вантажу, грн./ваг;

$V_{\text{пор}}$  – плата за використання власного вагона перевізника під час перевезення порожнього вагона, грн./ваг;

$T_{\text{ван}}$  – нормативна кількість діб у вантажному рейсі,

$T_{\text{пор}}$  – кількість діб у порожньому рейсі;

$T_{\text{дод}}$  – кількість діб відповідно до статті 24 Угоди про міжнародне вантажне сполучення та пункту 2.4 Правил обчислення термінів доставки;

$C_{\text{пл}}$  – ставка плати за використання власних вагонів перевізника для відповідного типу власних вагонів перевізника, грн/вагон за добу, зазначена у додатку до договору.



Рис. 2. Схема укладання договору

Нормативна кількість діб використання вагона перевізника у вантажному та порожньому рейсах визначається за формулами:

$$T_{\text{вант}} = \frac{L_{\text{ван}}}{V_{\text{дост}}}, \quad (4)$$

$$T_{\text{пор}} = \frac{L_{\text{ван}} \cdot K_{\text{кпп}}}{V_{\text{дост}}}, \quad (5)$$

де  $L_{\text{ван}}$  – тарифна відстань перевезення вантажу, км;

$V_{\text{дост}}$  – нормативна кількість кілометрів за одну добу, км відповідно до пункту 1 Правил обчислення термінів доставки;

$K_{\text{кпп}}$  – коефіцієнт порожнього пробігу вагона до навантаженого, який зазначений в додатку до договору.

Розрахунки плат за перевезення вантажів різних класів та на різні відстані показують, що вартість перевезення зросла на 12 – 15 %. Так, тільки запровадження нового договору без капітальних вкладень та впровадження технічних засобів була підвищена плата за перевезення, що для користувачів послуг залізниці є досить суттєвими витратами та підвищує вартість товарів.

Договір про організацію транзитних вантажів залізничним транспортом України укладається між ПАТ «Українська залізниця» в особі директора заступника філії «Центру транспортної логістики» ПАТ «Українська залізниця». Діяльність сторін регулюються відповідним міжнародними договорами та чинним законодавством України [4].

При перевезенні вантажів призначенням в країни митного Союзу та транзитом через такі країни, вносяться в автоматизовану систему АС «Клієнт УЗ» через відповідне програмне забезпечення для попереднього інформування митних органів кайн Митного Союзу.

Розрахунки за Договором здійснюються через філію «Єдиний розрахунковий центр залізничних перевезень» ПАТ «Українська залізниця» відповідно до Тарифної політики.

**Висновки.** Внесені зміни до доповнення в договори на перевезення вантажів дали можливість спростити схеми проведення розрахунків, укладання договорів з використанням автоматизованих систем ПАТ «Українська залізниця» в АС «Клієнт УЗ» роботу за єдиними кодами відправника та платника для клієнтів залізниць усіх регіонів та ін. В той же час переведення вагонів із інвентарного парку залізниць в приватний призвело до здороження перевезень, а відтак і до збільшення ціни товару.

Намічене на перспективу створення потужного перевізника UZ Cargo – який буде мати можливість диктувати умови на ринку перевезень на погляд авторів зможе покращити ефективність використання рухомого складу залізниць, збільшити дохідність та відрахування на утримання інфраструктури для зберігання запасу її міцності.

### ЛІТЕРАТУРА

1. *Стратегічний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року*. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/Стратегія%20Наказ%20547.pdf>.
2. *Войцех Балчун*. Основні вектори розвитку на найближче п'ятиріччя – правління схвалило стратегію розвитку галузі до 2021 року [Електронний ресурс] / Войцех Балчун. – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/news/vojceh-balchun-viznachili-osnovni-vektori-rozvitku-na-najblizhchepjaticichchja--pravlinnja-shvalilo-strategiju-rozvitku-galuzi-do-2021-roku.html>.
3. *Теоретичний курс лекцій (тренінг) ТОВ «СПЛ» на тему: «Єдиний договір 2017»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.spl.com.ua/>.
4. *Договір «Про організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення та надані залізничним транспортом послуги»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uz-cargo.com/contractprojects.html>.
5. *Офіційний сайт ПАТ «Укрзалізниця»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/>.
6. *Мироненко В. К., Габа В. В., Мацюк В. І., Петренко Л. М.* Залізничні вантажні перевезення: Навчальний посібник. – К. : ДЕТУТ, 2015. – 248 с.

7. Збірник тарифів на перевезення вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги станом на 22.12.2017 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/tariff\\_conditions/transportation\\_in\\_ukraine/collection\\_rates/](http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/tariff_conditions/transportation_in_ukraine/collection_rates/)
8. Порядок визначення плати за користування власних вагонів перевізника ПАТ «Укрзалізниця» в процесі надання послуг з перевезення вантажів станом на 19.02.2018 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/468613/](http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/468613/)
9. Любохинець Л.М. Реформування залізничного транспорту: досвід країн ЄС / Л.М. Любохинець // Збірник наукових праць Дніпропетровського нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – Д., 2016. – Вип. 12. – С. 77 – 83.
10. Заблоцька С. Позаштатний План, або чому для української залізничної реформи неприйнятна модель Сполучених Штатів [Електронний ресурс] / Світлана Заблоцька. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: <http://bit.ly/2s8zeMx>.
11. Третяк В.П. Напрями вирішення сучасних питань реформування залізничного транспорту в Україні / В. П. Третяк, К. І. Москаленко // Соціальна економіка. – 2016. – № 2. – С. 145–150. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/se\\_2016\\_2\\_24](http://nbuv.gov.ua/UJRN/se_2016_2_24)
12. Тесленко Т.В. Основні аспекти реформування залізниць України / Т. В. Тесленко // Серія «Економіка і управління»: Зб. наук. праць. – Київ: ДЕТУТ, 2014. – Вип. 27. – С. 173–177.
13. Сірко Р.Б. Порядок укладення договору перевезення вантажу залізничним транспортом за законодавством України / Р. Б. Сірко // Актуальні проблеми права: теорія і практика. – 2013. – № 28. – С. 517 – 523. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/app\\_2013\\_28\\_64](http://nbuv.gov.ua/UJRN/app_2013_28_64)

### REFERENCES

1. Strategic plan for the development of rail transport for the period up to 2020. Ministry of Infrastructure of Ukraine. Available at: <https://mtu.gov.ua/files/Stratehiia%20Nakaz%20547.pdf>
2. Voitsekhal Balchun. The main vectors of development for the nearest five years – the board approved the development strategy by 2021. [The main development vectors for the next five years - the board approved the strategy for the development of the industry by 2021]. Available at: <http://www.magistral-uz.com.ua/news/voitsekhalchun-viznachili-osnovni-vektori-rozvitku-na-najblizhche-pjatririchchja-pravlinnja-shvalilo-strategiju-rozvitkugaluzi-do-2021-roku.html>
3. Theoretical lectures (training) of «SPL» on the topic: «The only agreement in 2017». Available at: <http://www.spl.com.ua/>
4. The agreement «On organization of transport of goods and payments for transportation and services provided by rail». Available at: <http://uz-cargo.com/contractprojects.html>
5. Official site PAT «Ukrzaliznytsia». Available at: <http://www.uz.gov.ua/>
6. Myronenko, V. K., Haba, V. V., Matsyuk, V. I., Petrenko, L. M. (2015) Zaliznychni vantazhni perevezennya [Railway cargo transportation]. Kyiv: DETUT, 248.
7. Zbİrnik tarifiv na perevezennya vantazhiv u mezhah UkraYini ta pov'yazanI z nimi poslugi sta-nom na 22.12.2017 r. – Available at: [http://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/tariff\\_conditions/transportation\\_in\\_ukraine/collection\\_rates/](http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/tariff_conditions/transportation_in_ukraine/collection_rates/)
8. Poryadok viznachennya plati za koristuvannya vlasnih vagoniv perevIznika PAT «Ukrzaliznytsya» v protseI nadannya poslug z perevezennya vantazhiv stanom na 19.02.2018 r. [Elektronniy resurs]. – Available at: [http://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/468613](http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/468613)
9. Lyubohinets L.M. Reformuvannya zaliznichnogo transportu: dosvid kraYin ES [Reform of Rail Transport: Experience of EU countries]. Zbİrnik naukovih prats DnIpropetrovskogo nats. un-tu zalizn. transp. Im. akad. V. Lazaryana «Problemi ekonomiki transportu». – D., 2016. – Vip. 12. – S. 77 – 83.
10. Zabolotska S. PozaShtatniy Plan, abo chomu dlya ukraYinskoYi zaliznichnoYi reformi nepriynat-na model Spoluchenih ShtatIv [Outline Plan, or why the model of United States is unacceptable for Ukrainian rail reform] [Elektronniy resurs] / Svitlana Zabolotska. – 2015. – Rezhim dostupu do resursu: <http://bit.ly/2s8zeMx>
11. Tretyak V. P. Napryami virIshennya suchasnih pitan reformuvannya zaliznichnogo transportu v UkraYini [Directions of the solution of modern issues of rail transport reform in Ukraine] / V. P. Tretyak, K. I. Moskalenko // Sotsialnaya ekonomika. - 2016. - № 2. - PP. 145-150. - Rezhim dostupu do resursu: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/se\\_2016\\_2\\_24](http://nbuv.gov.ua/UJRN/se_2016_2_24)
12. Teslenko T. V. Osnovni aspekti reformuvannya zaliznits UkraYini [The main aspects of reforming the railways of Ukraine] / T. V. Teslenko // Seriya «Ekonomika i upravlinnya»: Zb. nauk. prats. – KiYiv: DETUT, 2014. – Vip. 27. – PP. 173 – 177.
13. Sirko R. B. Poryadok ukladennya dogovoru perevezennya vantazhu zaliznichnim transportom za zakonodavstvom UkraYini [The procedure for the conclusion of a contract for the carriage of goods by rail under the

legislation of Ukraine]/ R. B. Sirko // Aktualni problemi prava: teoriya i praktika. – 2013. – № 28.– PP. 517 –523. –  
Rezhim dostupu do resursu: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/app\\_2013\\_28\\_64](http://nbuv.gov.ua/UJRN/app_2013_28_64)

**В. В. Габа, к.т.н., професор**  
(професор кафедри «Управление коммерческой деятельностью железных дорог», Государственный университет инфраструктуры и технологий);  
**О. Г. Юрченко, к.т.н., доцент,**  
(доцент кафедри «Управление коммерческой деятельностью железных дорог», Государственный университет инфраструктуры и технологий);  
**М. В. Рудюк, к.и.н.**  
(старший преподаватель кафедры «Управление коммерческой деятельностью железных дорог», Государственный университет инфраструктуры и технологий)

### ОСОБЕННОСТИ ДОГОВОРНОЙ КАМПАНИИ 2018 ГОДА ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Реформирование железнодорожной отрасли Украины приводит к изменениям договорной работы в модели «Заказчик – Железная дорога». Предложена ПАТ «Украинская железная дорога» на 2018 схема заключения договора предусматривает как автоматизированную, так и бумажную регистрацию договоров через Центр транспортной логистики (ЦТЛ), что упрощает процедуру заключения договоров и дает возможность проводить расчеты за перевозку через Единый расчетный центр (ЕРЦ)

**Ключевые слова.** реформирование железнодорожного транспорта, железнодорожный транспорт, плата за перевозку, договор на перевозку грузов, инфраструктура железнодорожного транспорта, электронная цифровая подпись.

**Vasyl V. Gaba, PhD (Technical Sciences), Professor**  
(Professor, Operation of Railways Commercial Activities Chair, State University of Infrastructure and Technologies);  
**Oksana G. Yurchenko, PhD (Technical Sciences), Associate Professor**  
(Associate Professor, Operation of Railways Commercial Activities Chair, State University of Infrastructure and Technologies);  
**Maryna V. Rudiuk, PhD (Historical Sciences)**  
(Senior Lecturer, Operation of Railways Commercial Activities Chair, State University of Infrastructure and Technologies)

### FEATURES OF THE 2018 CONTRACT COMPANY AS FOR PROVIDING THE CARGO TRANSFER SERVICE BY RAILWAY TRANSPORT

The reform of the railway industry of Ukraine leads to changes in the organization of contract work in the model "Customer-Railway". The customers of railways service constantly set the tasks before the management of the railway that needed to be resolved. For example it was necessary to improve the interaction of the railways activity and users of its services.

The proposed Ukrainian Railways PJSC scheme for 2018 provides for an automated and paper-based registration of contracts through the Center for Transport Logistics

*(CTL), which simplifies the procedure for concluding contracts and makes it possible to make settlements for transportation through the Unified Settlement Center (USC).*

*The distinct feature of the new contract for providing the services related to the organization of goods transportation in domestic and international communications is the definition of the identity of railway carriage (container) of the carrier.*

*Thus only the introduction of a new contract without capital investment and the introduction of technical means increased transportation charges that are the significant expense for railroad users and increase immensely the cost of goods.*

*For efficient use of the carriages of the carrier, it is necessary to determine the standard number of days of the carriage in the freight and empty runs.*

*Such a prospect as the creation of a powerful carrier UZ Cargo, which will dictate the conditions in the transportation market, will improve the efficiency of the use of railroad rolling stock, increase profits and assignations for infrastructure modernization.*

**Keywords:** *reform of railway transport, railway transport, freight charges, a contract for the transportation of goods, the infrastructure of the railway transport, electronic digital signature.*