

11 **Чернова, А. В.** Разработка методов оптимизации инновационной составляющей на основе функционально-стоимостного анализа. Управление инновациями. / А. В. Чернова, А. Г. Чернов // Вестник Орел ГИЭТ, 2010. – № 2 (12). – С. 32–36.

12 **Чернова, О. А.** Содержание инновационных процессов в контексте регионального развития / О. А. Чернова // Вестник Томского государственного университета. – 2014. – № 316.

M. BARINOV, PhD, Associate Professor

A. ROMANOVA

Vladimir State University named after Alexander and Nikolay Stoletovs

INNOVATIVE POTENTIAL AS AN INSTRUMENT FOR MANAGEMENT OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF SOCIAL AND ECONOMIC SYSTEMS

Features of modern development of economic systems are characterized by changing the nature of competition – the best foreign experience indicates an increase in competitiveness by means of transition to an innovative development path, i.e. to leadership in the innovation field. In order to determine the impact of innovations on the socio-economic development of administrative-territorial entities, in our opinion, it is expedient to consider it as an economic category and turn to the history of the development of the theory of innovation.

Получено 05.03.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).**

Вып. 10. Гомель, 2017

УДК 656.2: 338

М. Г. БЕЛИНСКАЯ, канд. экон. наук

ПАО «Укрзалізниця»

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ДОХОДОВ РЕГИОНАЛЬНЫХ ФИЛИАЛОВ И ФИЛИАЛОВ ПАО «УКРЗАЛИЗНИЦЯ» ОТ ПЛАТЫ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВАГОНОВ НА ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЯХ

Предложены организационно-экономические основы определения доходов региональных филиалов и филиалов ПАО «Укрзалізниця» от предоставления услуги за пользование вагонами на подъездных путях и станционных путях, которые базируются на законодательной базе Украины по вопросам тарифообразования и обеспечения грузовых перевозок на железнодорожном транспорте. При проведении данных

исследований учтены этапы реформирования субъекта естественной монополии Украины, поэтому они могут быть использованы для разработки нормативных документов по формированию доходов филиалов ПАО «Укрзалізниця».

В краткосрочной перспективе в ходе реализации очередного этапа реформирования железнодорожного транспорта Украины ПАО «Укрзалізниця» создаст оператора грузовых перевозок, а в последующем полноценную грузовую компанию. Проведенным анализом последних исследований и публикаций установлено, что вопрос отдельных научно-теоретических аспектов формирования доходов при грузовых перевозках в вагонах ПАО «Укрзалізниця» остается малоисследованным. Указанное обуславливает необходимость проведения исследований и разработки научно-методического 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 предоставлении услуги по пользованию этими вагонами на подъездных и станционных путях. При проведении исследований выделены расходы, которые должны быть компенсированы за счет доходов от платы за пользование вагонами, предложены формулы для определения доли доходов региональных филиалов и филиалов ПАТ «Укрзалізниця».

Процесс реформирования железнодорожного транспорта Украины с началом финансово-хозяйственной деятельности ПАО «Укрзалізниця» с 01.12.2016 года находится в активной фазе. Разрабатывается концепция образования грузовой компании, на баланс которой будет передан подвижной состав. Одновременно возникнет вопрос о получении дохода от перевозки грузов и предоставления услуг, связанных с перевозками компанией. Одна из таких услуг, от предоставления которой сегодня региональные филиалы получают доход, является пользование вагонами на путях общего пользования и подъездных путях. Так, пунктом 8 статьи 10 Закона Украины «О железнодорожном транспорте» предусмотрено, что расчеты отправителей и получателей груза за пользование подвижным составом осуществляются в порядке, предусмотренном Уставом железных дорог и другими актами законодательства Украины.

В соответствии со статьей 119 Устава железных дорог Украины за пользование грузовыми вагонами и контейнерами, принадлежащими ПАО «Укрзалізниця», грузоотправители, грузополучатели, владельцы подъездных путей вносят плату, порядок определения которой устанавливается Правилами пользования вагонами и контейнерами. Согласно Правилам учета времени пользования вагонами, контейнерами начисление платы за пользование ими производится на станциях отправления и назначения груза тех

региональных филиалов, где расположены эти станции. Возникает проблемный вопрос, каким образом в условиях создания грузовой компании обеспечить справедливое формирование дохода этой компании и регионального филиала. Проблема заключается в том, что нормативно-правовое обеспечение не изменено, и поэтому на его базе необходимо принять организационно-экономические меры, направленные на ее решение [1–5].

Теоретико-методологические и практические аспекты формирования доходов железнодорожного транспорта в условиях реформирования исследовали в своих работах такие украинские ученые и практики как М. В. Макаренко, Н. М. Колесникова, В. В. Чорный, Н. И. Богомолова, А. П. Сенник и другие ученые [6–12]. Однако на сегодня малоисследованной является проблема распределения полученных ПАО «Укрзалізниця» доходов в соответствии с тарифами и платами, определенными Сборником тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом в пределах Украины, и связанными с ними услугами между участниками процесса предоставления этих услуг [13]. Поэтому целью данной статьи является исследование организационно-экономических основ формирования доходов региональных филиалов и филиалов ПАО «Укрзалізниця» от платы за пользование вагонами на подъездных путях.

При предоставлении услуги по пользованию грузовыми вагонами и контейнерами региональный филиал осуществляет учет времени пользования подвижным составом и начисляет плату за пользование им. Согласно части 3 статьи 10 Закона Украины «О железнодорожном транспорте» с учетом этого участия в процессе предоставления услуги и должны формироваться доходы соответствующего регионального филиала от платы за пользование подвижным составом.

Учет времени пользования грузовыми вагонами осуществляется на основании следующих документов:

- памятка о подаче/уборке вагонов формы ГУ-45;
- сообщение об окончании грузовых операций с вагонами;
- акт о задержке вагонов формы ГУ-23а;
- акт общей формы ГУ-23.

Эти документы составляются при предоставлении услуги по подаче/уборке вагонов на/с подъездные(х) пути(ей), а трудозатраты, связанные с заполнением этих документов, учитываются при определении ставок сбора за подачу и уборку вагонов на подъездные пути и с подъездных путей. На основании этих документов и Сборника тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом в пределах Украины и связанные с ними услуги работник станции (товарный кассир) составляет Ведомость платы за пользование вагонами формы ГУ-46 на вагоны, подаваемые под погрузку и выгрузку [12]. Расходы станции ($E_B^{\text{зал}}$), связанные с составлением Ведомости

платы за пользование вагонами формы ГУ-46, в расчете на 1 вагон

$$E_B^{\text{зал}} = 3 \left((ГТС_n \cdot t_{\text{ваг}} \cdot (1 + \alpha_{\text{прем}} + \alpha_{\text{вр}} + \alpha_{\text{св}} + \alpha_n)) (1 + \alpha_{\text{ССВ}}) (1 + \alpha_{\text{ад}} + \alpha_{\text{заг}} + \alpha_{\text{сб}}) \right), \quad (1)$$

где $ГТС_n$ – часовая тарифная ставка работника станции (товарного кассира), руб.; $t_{\text{ваг}}$ – время, затрачиваемое на заполнение Ведомости платы за пользование вагонами формы ГУ-46 для одного вагона, ч; $\alpha_{\text{прем}}, \alpha_{\text{вр}}$ – процент (в долях) начисления премии и выслуги лет; $\alpha_{\text{св}}, \alpha_n$ – доплата (в долях) за работу в праздничные дни и в ночное время; $\alpha_{\text{ССВ}}$ – начисления (в долях) на заработную плату (единый социальный взнос), дол. США; $\alpha_{\text{ад}}, \alpha_{\text{заг}}, \alpha_{\text{сб}}$ – процент (в долях) соответственно административных, общепроизводственных и расходов на сбыт по отношению к заработной плате для регионального филиала.

Учет времени пользования контейнерами осуществляется на основании памятки о выдаче/приеме контейнеров. Работник станции (товарный кассир) составляет Ведомость платы за пользование контейнерами формы ГУ-46к на контейнеры, подаваемые под погрузку и выгрузку. Ведомость платы за пользование контейнерами состоит из трех экземпляров: два для железной дороги и один для грузовладельца.

Расходы станции ($E_K^{\text{зал}}$), связанные с составлением Ведомостей платы за пользование контейнерами формы ГУ-46к, в расчете на один контейнер:

$$E_K^{\text{зал}} = 3 \left((ГТС_n t_{\text{кон}} \cdot (1 + \alpha_{\text{прем}} + \alpha_{\text{вр}} + \alpha_{\text{св}} + \alpha_n)) (1 + \alpha_{\text{ССВ}}) (1 + \alpha_{\text{ад}} + \alpha_{\text{заг}} + \alpha_{\text{сб}}) \right), \quad (2)$$

где $t_{\text{кон}}$ – время, затрачиваемое на заполнение Ведомостей платы за пользование контейнерами формы ГУ-46к для одного контейнера, ч.

В соответствии с Законом Украины «Про особенности создания публичного акционерного общества железнодорожного транспорта общего пользования» от 23.02.2012 № 4442-VI и пунктом 5 постановления Кабинета Министров Украины от 25.06.2014 № 200 «О создании публичного акционерного общества “Украинская железная дорога”» Министерством инфраструктуры Украины и Украинской железной дорогой осуществлены мероприятия по реорганизации путем слияния Украинской железной дороги и предприятий, на базе которых создается ПАО «Украинская железная дорога». Поэтому после создания ПАО «Украинская железная дорога» филиалы были наделены основными средствами, а именно: филиалы «Дарницкий вагоноремонтный завод», «Панютинский вагоноремонтный завод», «Рефрижераторная вагонная компания», «Стрыйский вагоноремонтный завод» – грузовыми вагонами, филиал «Центр транспортного сервиса «Лиски» – контейнерами и платформами для перевозки контейнеров. Указанные филиалы обеспечивают содержание, эксплуатацию и ремонты грузовых вагонов и контейнеров,

поэтому связанные с этим расходы должны быть компенсированы за счет доходов от грузовых перевозок в части вагонной и контейнерной составляющих и доходов от платы за пользование грузовыми вагонами и контейнерами (в части компенсации расходов, связанных с содержанием, эксплуатацией и ремонтом вагонов и контейнеров).

Ставка платы за пользование грузовым вагоном или контейнером за один час

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

где $E_{\text{комп}}$ – расходы, которые должны быть компенсированы за счет платы за пользование вагоном или контейнером; r – норматив рентабельности, учитывающий необходимость получения экономически обоснованной прибыли, в т. ч. и инвестиционной составляющей, что предусмотрено пунктом 4 статьи 12 Закона Украины «О ценах и ценообразовании».

Согласно статье 5 Закона Украины «О естественных монополиях» пользование железнодорожными путями, диспетчерскими службами и другими объектами инфраструктуры, которые обеспечивают движение железнодорожного транспорта общего пользования, относится к сфере деятельности субъектов естественных монополий, а согласно статье 6 указанного закона внутренние и международные перевозки пассажиров и грузов железнодорожным транспортом относятся к смежным рынкам [14]. Смежные рынки регулируются в соответствии с указанным Законом. При этом в соответствии со статьей 1 указанного Закона смежный рынок – товарный рынок, не находящийся в состоянии естественной монополии, для субъектов которого реализация произведенных товаров или использование товаров других субъектов хозяйствования невозможно без непосредственного использования товаров, которые производятся (реализуются) субъектами естественных монополий. Согласно статье 2 закона его действие распространяется на отношения, возникающие на товарных рынках Украины, которые находятся в состоянии естественной монополии, и на смежных рынках. Согласно статье 8 указанного Закона предметом государственного регулирования являются цены (тарифы) на товары, которые производятся (реализуются) субъектами естественных монополий. Статьей 9 указанного Закона определены принципы государственного регулирования деятельности субъектов естественных монополий, среди которых принцип самокупаемости субъекта естественной монополии. Учитывая, что самокупаемость – принцип хозяйствования, по которому хозяйствующий субъект все свои расходы на производство и реализацию товара покрывает за счет средств, полученных от его реализации, расходы, которые должны быть компенсированы за счет платы за пользование вагоном или контейнером, делят на две группы:

– расходы станции ($E_{\text{в}}^{\text{зал}}$), связанные с составлением сведений платы за пользование вагонами формы ГУ-46 и расходов станции ($E_{\text{к}}^{\text{зал}}$), которые связаны с составлением сведений платы за пользование контейнерами формы ГУ-46к;

– расходы, которые должны быть компенсированы филиалам, наделенным грузовыми вагонами и контейнерами.

Исходя из вышеизложенного доходы, полученные ПАТ «Укрзализныця» за пользование грузовыми вагонами, должны быть распределены между региональными и другими филиалами, которые наделены грузовыми вагонами, пропорционально расходам региональных и других филиалов соответственно.

С учетом технологии грузовых железнодорожных перевозок, фактического времени пользования грузовладельцами вагонами перевозчика и собственными вагонами перевозчика, оценки рационального времени пользования грузовладельцами вагонами, действующего законодательства по ценообразованию на железнодорожном транспорте, ставки платы за пользование грузовыми вагонами инвентарного парка должны быть дифференцированы и компенсировать расходы региональных филиалов «Львовская железная дорога», «Одесская железная дорога», «Донецкая железная дорога», «Приднепровская железная дорога», «Юго-Западная железная дорога», «Южная железная дорога» и филиалов «Дарницкий вагоноремонтный завод», «Панютинский вагоноремонтный завод», «Рефрижераторная вагонная компания», «Стрыйский вагоноремонтный завод», указанные в таблице 1.

Таблица 1 – Расходы, которые должны быть компенсированы за счет платы за пользование грузовыми вагонами

Время пользования вагоном, ч		Расходы
с одной грузовой операцией	с двумя грузовыми операциями	
От 1 до 4	От 1 до 8	Расходы станции, связанные с составлением Ведомости платы за пользование вагонами формы ГУ-46; амортизационные отчисления на восстановление вагона
От 5 до 24	От 9 до 28	Расходы по составлению Ведомости платы за пользование вагонами формы ГУ-46; амортизационные отчисления на восстановление вагона, расходы на деповской и капитальный ремонты, расходы на техническое обслуживание вагонов с отцепкой
От 25 до 36	От 29 до 36	Расходы по составлению Ведомости платы за пользование вагонами формы ГУ-46; амортизационные отчисления на восстановление вагона, расходы на деповской и капитальный ремонты, расходы на техническое обслуживание вагонов с отцепкой, упущенная выгода железных дорог от изъятия вагона из перевозок
После 36		Расходы по составлению Ведомости платы за пользование вагонами формы ГУ-46; амортизационные отчисления на восстановление вагона, расходы на деповской и капитальный ремонты, расходы на техническое обслуживание вагонов с отцепкой, упущенная выгода железных дорог от изъятия вагона из перевозок, расходы на увеличение рабочего парка вагонов

Амортизационные отчисления (в расчете на 1 вагоно-час)

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

где k_p – коэффициент резерва вагонов; Ц – стоимость нового грузового вагона; а – норма амортизационных отчислений на полное восстановление вагона; 8760 – количество часов в году.

Расходы на деповской и капитальный ремонты вагона (в расчете на 1 вагоно-час)

$$e_{\text{ваг-год}}^{\text{др,кр}} = \frac{\text{Ц}_k n_{\text{кр}} + \text{C}_d n_{\text{др}}}{T_{\text{сл}} \cdot 8760}, \quad (5)$$

где Ц_k – стоимость капитального ремонта одного вагона; $n_{\text{кр}}$ – количество капитальных ремонтов за нормативный срок службы вагона; C_d – стоимость деповского ремонта одного вагона; $n_{\text{др}}$ – количество деповских ремонтов за нормативный срок службы вагона; $T_{\text{сл}}$ – нормативный срок службы вагона.

Расходы на техническое обслуживание грузовых вагонов с отцепкой (в расчете на 1 вагоно-час)

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

где $E_{\text{тех}}$ – годовые расходы на техническое обслуживание грузовых вагонов с отцепкой; $\sum nh$ – рабочий парк общий (среднесуточный).

Упущенная выгода в расчете на 1 вагоно-час

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

где $D_{\text{ваг}}^{\text{д}}$ – доходы от перевозок в грузовом вагоне перевозчика за сутки.

Расходы, связанные с увеличением рабочего парка вагонов из-за увеличения времени пользования вагонами перевозчика, состоят из дополнительных инвестиций в вагонный парк (которые следует учитывать через амортизационные отчисления), дополнительных расходов на капитальный и деповской ремонт, дополнительных расходов на техническое обслуживание грузовых вагонов с отцепкой.

На основании вышеизложенного в таблице 2 приводятся формулы для расчета доли доходов региональных филиалов и филиалов, наделенных грузовыми вагонами, от платы за пользование грузовыми вагонами на подъездных путях, в зависимости от времени пользования. Анализ этих формул показывает, что наибольший удельный вес региональных филиалов в доходах от платы за пользование грузовыми вагонами на подъездных путях приходится на первый

временной интервал пользования вагонами (для вагонов с одной грузовой операцией – от 1 до 4 часов, для вагонов с двумя грузовыми операциями – от 1 до 8 часов), а наименьший удельный вес региональных филиалов в доходах от платы за пользование грузовыми вагонами на подъездных путях приходится на четвертый временной интервал пользования вагонами (для вагонов с одной грузовой операцией и для вагонов с двумя грузовыми операциями – после 36 часов). Что касается других филиалов, которые наделены грузовыми вагонами, их доля в доходах от платы за пользование грузовыми вагонами на подъездных путях будет наибольшей в четвертом временном интервале и наименьшей – в первом. Для унификации распределения доходов от платы за пользование грузовыми вагонами на подъездных путях между региональными филиалами и другими филиалами, которые наделены грузовыми вагонами, целесообразно рассчитать средневзвешенные доли региональных и других филиалов в указанных доходах для любого временного интервала.

Для расчета средневзвешенных долей региональных филиалов и филиалов, которые наделены грузовыми вагонами, в доходах от платы за пользование грузовыми вагонами на подъездных путях необходимо рассчитать долю количества вагонов с одной и с двумя грузовыми операциями по каждому временному периоду в общем количестве вагонов с одной и с двумя грузовыми операциями, которые находились в пользовании на подъездных путях.

Общее количество вагонов с одной грузовой операцией ($V_{\text{заг}}^{\text{од}}$), которые находились в пользовании на подъездных путях

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

где $V_1^{\text{од}}$, $V_2^{\text{од}}$, $V_3^{\text{од}}$, $V_4^{\text{од}}$ – количество вагонов с одной грузовой операцией, находящихся в пользовании на подъездных путях в течение первого временного интервала (от 1 до 4 часов), второго временного интервала (от 5 до 24 часов), третьего временного интервала (от 25 до 36 часов), четвертого временного интервала (более 36 часов).

Общее количество вагонов с двумя грузовыми операциями ($V_{\text{заг}}^{\text{дв}}$), которые находились в пользовании на подъездных путях

$$V_{\text{заг}}^{\text{дв}} = V_1^{\text{дв}} + V_2^{\text{дв}} + V_3^{\text{дв}} + V_4^{\text{дв}}, \quad (9)$$

где $V_1^{\text{дв}}$, $V_2^{\text{дв}}$, $V_3^{\text{дв}}$, $V_4^{\text{дв}}$ – количество вагонов с двумя грузовыми операциями, находящихся в пользовании на подъездных путях в течение первого временного интервала (от 1 до 8 часов), второго временного интервала (от 9 до 28 часов), третьего временного интервала (от 29 до 36 часов), четвертого временного интервала (более 36 часов).

Доля количества вагонов с одной и с двумя грузовыми операциями, которые находились в пользовании на подъездных путях в течение первого временного интервала

$$\gamma_1^B = \frac{V_1^{OD} + V_1^{DB}}{V_{заг}^{OD} + V_{заг}^{DB}}. \quad (10)$$

Доля количества вагонов с одной и с двумя грузовыми операциями, которые находились в пользовании на подъездных путях в течение второго временного интервала

$$\gamma_2^B = \frac{V_2^{OD} + V_2^{DB}}{V_{заг}^{OD} + V_{заг}^{DB}}. \quad (11)$$

Доля количества вагонов с одной и с двумя грузовыми операциями, которые находились в пользовании на подъездных путях в течение третьего временного интервала

$$\gamma_3^B = \frac{V_3^{OD} + V_3^{DB}}{V_{заг}^{OD} + V_{заг}^{DB}}. \quad (12)$$

Доля количества вагонов с одной и с двумя грузовыми операциями, которые находились в пользовании на подъездных путях в течение четвертого временного интервала

$$\gamma_4^B = \frac{V_4^{OD} + V_4^{DB}}{V_{заг}^{OD} + V_{заг}^{DB}}. \quad (13)$$

Средневзвешенная доля региональных филиалов в доходах от использования вагонами на подъездных путях для любого временного интервала

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

где $\alpha_1^{залв}$, $\alpha_2^{залв}$, $\alpha_3^{залв}$, $\alpha_4^{залв}$ – доля доходов регионального филиала от платы за пользование грузовыми вагонами на подъездных путях в первом временном интервале, во втором временном интервале, в третьем временном интервале, в четвертом временном интервале (гр. 5 таблицы 2).

Средневзвешенная доля филиалов, которые наделены грузовыми вагонами, в доходах от использования вагонами на подъездных путях ($\beta_{зал}^B$) для любого временного интервала

$$\beta_{ф}^B = 1 - \beta_{зал}^B. \quad (15)$$

Таблица 2 – **Определение доли доходов региональных филиалов и филиалов грузовыми вагонами на подъездных путях**

Время пользования вагоном, ч		Расходы, которые должны быть компенсированы филиалам	
с одной грузовой операцией	с двумя грузовыми операциями	региональным	балансодержателям вагонов
1	2	3	4
От 1 до 4	От 1 до 8	$E_B^{3ал} = 3 ((ГТC_n t_{ваг} (1 + \alpha_{прем} + \alpha_{вр} + \alpha_{св} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{ЕСВ})) (1 + \alpha_{ад} + \alpha_{заг} + \alpha_{зб})$	$E_1^{фв} = \frac{k_p \Pi a}{8760}$
От 5 до 24	От 9 до 28	$E_B^{3ал} = 3 ((ГТC_{п} t_{ваг} (1 + \alpha_{прем} + \alpha_{вр} + \alpha_{св} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{ЕСВ})) (1 + \alpha_{ад} + \alpha_{заг} + \alpha_{зб})$	$E_2^{фв} = \frac{k_p \Pi a}{8760} + \frac{\Pi_k n_{кр} + C_{дл} n_{др}}{T_{сл} \cdot 8760} + \frac{E_{тех}}{24 \sum nh}$
От 25 до 36	От 29 до 36	$E_B^{3ал} = 3 ((ГТC_n t_{ваг} (1 + \alpha_{прем} + \alpha_{вр} + \alpha_{св} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{ЕСВ})) (1 + \alpha_{ад} + \alpha_{заг} + \alpha_{зб})$	$E_3^{фв} = \frac{k_p \Pi a}{8760} + \frac{\Pi_k n_{кр} + C_{дл} n_{др}}{T_{сл} \cdot 8760} + \frac{E_{тех}}{24 \sum nh} + \frac{D_{ваг}^д}{24}$
После 36		$E_B^{3ал} = 3 ((ГТC_n t_{ваг} (1 + \alpha_{прем} + \alpha_{вр} + \alpha_{св} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{ЕСВ})) (1 + \alpha_{ад} + \alpha_{заг} + \alpha_{зб})$	$E_4^{фв} = 2 \left(\frac{k_p \Pi a}{8760} + \frac{\Pi_k n_{кр} + C_{дл} n_{др}}{T_{сл} \cdot 8760} + \frac{E_{тех}}{24 \sum nh} \right) + \frac{D_{ваг}^д}{24}$

балансодержателей вагонов, в доходах от платы за пользование

Доля доходов железной дороги от платы за пользование грузовыми вагонами	Доля доходов филиала балансодержателя грузовых вагонов от платы за пользование вагонами
5	6
$\alpha_1^{\text{залв}} = \frac{E_{\text{в}}^{\text{зал}}}{E_{\text{в}}^{\text{зал}} + E_1^{\text{фв}}}$	$\alpha_1^{\text{фв}} = \frac{E_1^{\text{фв}}}{E_{\text{в}}^{\text{зал}} + E_1^{\text{фв}}}$
$\alpha_2^{\text{залв}} = \frac{E_{\text{в}}^{\text{зал}}}{E_{\text{в}}^{\text{зал}} + E_2^{\text{фв}}}$	$\alpha_2^{\text{фв}} = \frac{E_2^{\text{фв}}}{E_{\text{в}}^{\text{зал}} + E_2^{\text{фв}}}$
$\alpha_3^{\text{залв}} = \frac{E_{\text{в}}^{\text{зал}}}{E_{\text{в}}^{\text{зал}} + E_3^{\text{фв}}}$	$\alpha_3^{\text{фв}} = \frac{E_3^{\text{фв}}}{E_{\text{в}}^{\text{зал}} + E_3^{\text{фв}}}$
$\alpha_4^{\text{залв}} = \frac{E_{\text{в}}^{\text{зал}}}{E_{\text{в}}^{\text{зал}} + E_4^{\text{фв}}}$	$\alpha_4^{\text{фв}} = \frac{E_4^{\text{фв}}}{E_{\text{в}}^{\text{зал}} + E_4^{\text{фв}}}$

Предложенный научно-методический подход к формированию доходов региональных филиалов и филиалов ПАО «Укрзалізниця» от предоставления услуги за пользование вагонами на подъездных путях и станционных путях обеспечивает решение данной проблемы. Таким образом, в рамках имеющейся законодательной базы по железнодорожному транспорту Украины созданы условия справедливого распределения доходов между участниками предоставления указанной услуги. При решении проблемы учтены все расходы, которые несут региональные и другие филиалы, что позволяет утверждать о покрытии расходов полученными доходами в полной мере. Даже в случае несвоевременного повышения тарифов до экономически обоснованного уровня покрытие полученными доходами понесенных расходов региональными филиалами и филиалами ПАО «Укрзалізниця» будет максимально прозрачным и равномерным. Поэтому полученный финансовый результат от предоставления услуги за пользование вагонами на подъездных путях и путях общего пользования будет положительный.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Закон Украины «О железнодорожном транспорте» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>. – Дата доступа : 18.01.2017.

2 Правила обслуживания железнодорожных подъездных путей, утвержденные Приказом Министерства транспорта Украины от 21.11.2000 г. – № 644 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_document/s/terms_of_freight/264638/. – Дата доступа : 18.01.2017.

3 Об особенностях образования публичного акционерного общества железнодорожного транспорта общего пользования : Закон Украины. – Ведомости Верховного Совета Украины (ВВР). – 2012. – № 49, ст. 553.

4 Правила пользования вагонами и контейнерами [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/264149/. – Дата доступа : 18.01.2017.

5 Устав железнодорожного транспорта общего пользования Белорусской железной дороги [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://brestlogistic.by/index.php?Catid=246-31-&id=340:2014-01-24-12-06-57&Itemid=264&option=com_content&view=article. – Дата доступа : 09.01.2017.

6 Колесникова, Н. М. Теория адаптивно-гармонизационных механизма ценообразования на железнодорожном транспорте : [монография] / Н. М. Колесникова. – Киев : КУЭТТ, 2007. – 349 с.

7 Колесникова, Н. М. Формирование доходов от железнодорожных перевозок в условиях вертикально-интегрированной системы управления / Н. М. Колесникова, И. Г. Бакаева, В. В. Чорний // сб. науч. тр. ГЭТУТ. Сер. «Экономика и управление» . – Вып. 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. науч. тр. ИКТП-центра. – Вып. 4. – 1997. – С. 103–117.

9 **Богомолова, Н. И.** Особенности формирования доходов железнодорожного транспорта в современных экономических условиях / Н. И. Богомолова, А. Сенник // сб. науч. тр. ГЭТУТ. Сер. «Экономика и управление». – Вып.18. – 2011. – С. 41–50.

10 **Сенник, А.** Содержание механизма управления доходами от грузовых перевозок предприятий железнодорожного транспорта / А. Сенник // сб. науч. тр. ГЭТУТ. – Вып. 26. – 2013. – С. 119–127.

11 **Черный, В. В.** Конкурентоспособность железных дорог на рынке грузовых перевозок: теория, методология, практика : [монография] / В. В. Черный. – М. : ГЭТУТ, 2012. – 401 с.

12 **Черный, В. В.** Научно-практические подходы к определению ставок платы за пользование грузовыми вагонами / В. В. Черный, Н. М. Колесникова // сб. науч. тр. ГЭТУТ. Сер. «Экономика и управление». – 2011. – Вып. 17. – С. 118–123.

13 Сборник тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом в пределах Украины и связанные с ним услуги (Тарифное руководство № 1) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/tariff_conditions/transportation_in_ukraine/collection_rates/. – Дата доступа : 25.01.2017.

14 О естественных монополиях : Закон Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1682-14/>. – Дата доступа : 15.01.2017.

M. BELINSKAYA, PhD
PJSC "Ukrzaliznytsya"

ORGANIZATIONAL-ECONOMIC BASES OF FORMATION OF INCOMES OF REGIONAL BRANCHES AND BRANCHES OF PJSC "UKRZALIZNYTSYA" FROM FEE TO USE CARS ON SIDINGS

The proposed organizational-economic bases of determining the incomes of regional branches and branches of PJSC "Ukrzaliznytsya" from the provision of services for the use of cars on sidings and station tracks are based on the legal framework of Ukraine for freight traffic on the railways and tariff. In carrying out these studies take into account the stages of reforming of a natural monopoly in Ukraine, so they can be used for the development of normative documents on income generation branches of PJSC "Ukrzaliznytsya".

Получено 17.02.2017