

## **2 ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ**

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 4. Гомель, 2011**

---

УДК 338.5.009.12

*М. Г. БЕЛИНСКАЯ*

*Государственный экономико-технологический университет транспорта  
(г. Киев)*

*Главное финансово-экономическое управление Укрзалізниця*

### **ПАРТНЕРСКО-КОНКУРЕНТНЫЙ ПОДХОД КАК ОСНОВНОЙ ИНСТРУМЕНТАРИЙ ЭФФЕКТИВНОЙ ЦЕНОВОЙ ПОЛИТИКИ РАСЧЕТОВ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ**

В статье исследованы вопросы создания эффективной системы взаиморасчетов за пользование грузовыми вагонами совместного парка железнодорожных администраций государств СНГ, Балтии и железных дорог европейских государств с целью разработки методологии формирования ставок платы за пользование вагонами с учетом современных требований экономики.

Теоретико-методологические проблемы и практические аспекты ценообразования на железнодорожном транспорте, исследования ценообразующих процессов в сфере грузовых перевозок отражены в работах таких отечественных и зарубежных ученых и практиков, как И. С. Блюх, С. Ю. Вите, А. В. Крейнин, Л. А. Мазо, Л. С. Рогачева, М. В. Макаренко, В. К. Мироненко, Н. М. Колесникова, В. Чорный и другие. Их исследования направлены на усовершенствование методолого-практических основ формирования тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом во внутреннем и международном сообщении в условиях развития рыночной экономики и усиления конкуренции [1–7].

Ученые и практики современности К. П. Шенфельд, В. Н. Морозов, А. В. Резер, С. А. Филипенко исследуют вопросы эффективного использования вагонного парка, среди которых влияние показателя «оборот вагона», взаимодействие перевозчиков с компаниями-операторами, совершенствование учета вагонов разных собственников, оптимизация работы вагонного парка для обеспечения бесперебойного процесса грузовых перевозок в усло-

виях реформирования железных дорог в государствах СНГ и Балтии, удовлетворение потребности общества в качественном предоставлении услуг по перевозкам [8–11].

Проблемы создания эффективной системы взаиморасчетов за пользование грузовыми вагонами совместного парка железнодорожных администраций государств СНГ, Балтии и железных дорог европейских государств, методологии формирования ставок платы за пользование вагонами исследовались Г. Е. Писаревским. Результаты этих исследований, которые обсуждались на уровне представителей железнодорожных администраций, явилась разработка методического подхода к расчету ставок платы за пользование вагонами, основанная на нормативном времени их нахождения на железных дорогах этих администраций [12,13].

Нормативные документы, регулирующие использование грузовых вагонов собственности других государств, и расчеты за эту услугу разработаны и введены в действие железнодорожными администрациями после образования независимых государств в период 1992–1996 гг. В этот период после распада бывшего СССР в созданных независимых государствах сохраняется административно-командная система управления и жесткое государственное регулирование налаженными производственными связями в промышленности, на железнодорожном транспорте и в других отраслях экономики. Именно этим объясняется создание координирующего органа – Совета по железнодорожному транспорту для обеспечения потребностей независимых государств при перевозках путем централизации управления такими процессами, как планирование и организация перевозок, обеспечение подвижным составом, проведения расчетов за грузовые перевозки и т. д. [14]. Особенности указанного периода является непосредственное управление вагонными парками железнодорожных администраций единым исполнительным органом – Дирекцией Совета, полный контроль над финансовыми ресурсами, что сдерживало развитие независимых хозяйствующих субъектов железнодорожного транспорта (операторов, перевозчиков) в разных странах, формирование рыночно ориентированных связей между ними, материальной заинтересованности в результатах выполненной работы. В условиях административно-командной системы, планового ведения хозяйства, цена за выполненную работу (предоставленную услугу) формировалась централизованно в зависимости от фактических затрат производства, поскольку базировалась на трудовой концепции стоимости. Стремление железнодорожных администраций к сохранению монопольного положения железных дорог на рынке транспортных услуг приводило к отсутствию потребности учитывать другие факторы, влияющие на формирование цены за использование вагонов. Такой подход к установлению платы за пользование грузовыми вагонами, находящимися в собственности

других государств, сохраняется до сегодняшнего дня. На его основе разработана и применяется Методика определения ставок платы за пользование грузовыми вагонами собственности других государств [15].

Указанная методика определения ставок платы за пользование грузовыми вагонами основывается на принципе возмещения расходов, связанных с приобретением вагонов, их эксплуатацией, общепроизводственными затратами и затратами, связанными с выполнением национального налогового законодательства.

К недостаткам указанной методики относятся:

- дискриминационный подход к условиям использования вагонов разных форм собственности в связи с отсутствием платы за пользование собственных вагонов;
- различные правила использования инвентарных и собственных вагонов;
- возникновение дефицита вагонов инвентарного парка в условиях увеличения парка собственных вагонов, старения и медленного обновления инвентарных вагонов;
- разные ценовые условия пользования инвентарными и собственными вагонами, связанные с тем, что ставки платы за пользование инвентарными вагонами рассчитываются исходя из срока окупаемости вагона, равного сроку его службы. При этом собственники вагонов предоставляют ценовые предложения исходя из срока окупаемости вагона на уровне 7–8 лет.

Принятые Советом по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ, Латвийской, Литовской и Эстонской республик правила пользования вагонами и упомянутая методика определения ставок платы за пользование обеспечивали возможность спрогнозировать и получить высокие финансовые результаты железнодорожным администрациям, которые не используют грузовые вагоны принадлежности других государств больше установленного норматива времени. В период 1993–1996 гг., когда осуществлялся балансовый учет наличия вагонов, финансовые показатели зависели от обеспечения баланса вагонных парков. Плата за пользование устанавливалась только для тех вагонов, которые превышали установленную квоту. В период 1996–2007 гг., когда применялся пономерной учет вагонов, финансовые показатели зависели исключительно от периодов использования железнодорожными администрациями вагонов собственности других государств [16, 17].

Система управления вагонными парками иностранных государств и расчетов за пользование вагонами железнодорожных администраций этих государств, сформированная в условиях административно-командного ведения хозяйства, начала саморазрушаться под влиянием рыночных факторов. На товарных рынках происходят изменения между спросом и предложением,

уменьшение спроса на продукцию приводит к снижению цен и объемов ее перевозки. Причинами таких изменений являются разрушение стабильных постсоветских экономических связей и создание новых связей вследствие европейской интеграции некоторых государств СНГ и Прибалтики, притоку международных инвестиций и дальнейшему развитию международной торговли. В разные периоды времени и в зависимости от выбора стран путей дальнейшего экономического развития начинается реформирование отраслей экономики, в том числе и железнодорожного транспорта. Это обуславливает постепенное изменение направлений перевозок грузов и использования вагонов.

Для обеспечения положительного финансового результата от хозяйственной деятельности железнодорожными администрациями осуществляется ряд мероприятий, среди которых проведение эффективной ценовой политики по использованию грузовых вагонов принадлежности железным дорогам других государств. В связи с этим изменяются нормативные документы, касающиеся учета, эксплуатации и расчетов за пользование вагонами принадлежности другим государствам. Наряду с этим железнодорожные администрации, которые передали в собственность другим компаниям свой инвентарный парк грузовых вагонов и используют инвентарные вагоны других администраций, тормозят установление справедливого уровня платы за пользование вагонами. Объясняется это тем, что в процессе реформирования они становятся собственниками инфраструктуры и стремятся минимизировать свои затраты, при этом согласно действующим правилам по-прежнему имеют право влиять на установление ставок платы за пользование вагонами и внесение изменений в методику их определения. Это приводит к усилению противоречий между железными дорогами разных государств по вопросам эффективного ценообразования за пользование грузовыми вагонами. Необходимость разрешения такого противоречия требует, чтобы решения об уровне платы за пользование вагонами принималось только теми железнодорожными администрациями, которые имеют инвентарный парк грузовых вагонов. В противном случае такие решения не будут справедливыми и партнерскими, так как владельцы инфраструктуры всегда будут пытаться получить наибольший доход от предоставления в использование своей инфраструктуры, для чего будут стремиться уменьшить плату за пользование вагонами других государств. Некоторые железнодорожные администрации, среди которых и Укрзалізниця, Белорусская железная дорога, с целью обеспечения общественных потребностей своих стран в грузоперевозках принимают меры по сокращению времени пребывания своих инвентарных вагонов за границей путем увеличения ставок платы. При этом преследуется цель компенсировать упущенную выгоду от неосуществленных перевозок

грузов на территории своего государства. Однако применяемые методологические подходы и порядок принятия решений об изменении ставок платы делает невозможным решение проблемы. Таким образом, действующая ценовая политика в полном объеме не соответствует потребностям сегодняшнего дня, а рыночные преобразования требуют изменения подхода к установлению ставок платы за пользование вагонами.

В связи с появлением новых субъектов грузовых перевозок изменяются подходы к организации перевозок и формированию ценового предложения в отношении использования вагонов на внутренних рынках государств СНГ и при перевозках в международном сообщении. Вагоны находятся в использовании в случае наличия груза для перевозок. В другом случае необходимость в их использовании отсутствует. Поэтому тарифное ценообразование и ценообразование по пользованию вагонами взаимосвязаны и взаимозависимы, а грузовые тарифы могут быть источником формирования цены за использование вагонами.

В научных трудах ученых современности, которые касаются железнодорожной отрасли, рассматриваются различные подходы к ценообразованию. Так, необходимость демонопользации железнодорожной отрасли, обеспечение финансового отделения естественно-монопольного сектора (инфраструктуры) от потенциально-конкурентного (эксплуатации), создание организационно-экономических условий для развития конкуренции в сфере эксплуатации обусловили разработку и внедрение адаптивно-гармонизационного механизма ценообразования на железнодорожном транспорте Украины. В соответствии с этим механизмом в структуре железнодорожного тарифа выделяется инфраструктурная, локомотивная и вагонная составляющие, уровни которых определяются исходя из паритетных условий функционирования всех субъектов рынка грузовых перевозок (а именно: железных дорог, собственников подвижного состава и пользователей железнодорожных транспортных услуг) [18]. С помощью этого механизма ценообразования установлены тарифы на железных дорогах Украины для перевозки грузов во внутреннем и международном (экспорт, импорт) сообщениях, когда используются в подавляющем большинстве грузовые вагоны инвентарного парка железнодорожной администрации и собственные вагоны компаний государства происхождения груза (по данным Главного информационно-вычислительного центра Укрзалізничці, во внутреннем сообщении ими обеспечивается 96 % грузоперевозок, в международном: экспорт – 87 %, импорт, преимущественно, через порты Украины, где используются украинские вагоны – 43 %, что показано в таблице 1).

Т а б л и ц а 1 – Грузооборот железных дорог Украины по видам сообщений и принадлежности вагонов

Вид сообщения	Общий грузооборот, млн т·км	Грузооборот в вагонах Украины (инвентарные и собственные), млн т·км	Соотношение к общему грузообороту, % (гр.2×гр.1)	Грузооборот в инвентарных вагонах УЗ, млн т·км	Грузооборот в собственных вагонах Украины, млн т·км	Грузооборот в вагонах других государств, млн т·км	Соотношение к общему грузообороту, % (гр.6.гр.1)
А	1	2	3	4	5	6	7
внутреннее	80	77	96	57	20	3	4
международное:							
экспорт	77	67	87	49	18	10	13
импорт	14	6	43	4	2	8	57
транзит	46	7	15	4	3	39	85

При транзитных перевозках грузов проведение согласованной тарифной политики железнодорожными администрациями основывается на партнерстве. Вместе с тем предполагается использование на собственной территории железнодорожными администрациями ценовых факторов, что в определенной степени дает возможность регулирования транзитных тарифов и создает условия для конкуренции. Применение именно партнерско-конкурентного подхода к формированию тарифной политики при транзитных грузоперевозках дает возможность наилучшим образом использовать транзитный потенциал Украины [19, 20]. При транзитных перевозках грузов железными дорогами Украины используются преимущественно вагоны инвентарного парка других железнодорожных администраций, а также собственные вагоны компаний стран происхождения груза, которые обеспечивают 85 % общего грузооборота транзитных перевозок. Только 15 % транзитного грузооборота обеспечивается вагонами Украины:

- собственными вагонами компаний Украины обеспечивается на транзитных направлениях до 7 % грузооборота;
- вагонами инвентарного парка железных дорог Украины – 8 % грузооборота.

В условиях наличия при транзитных перевозках большого количества вагонов других государств создавать условия для развития конкуренции возможно только на партнерско-конкурентной основе.

Проведенный анализ позволяет утверждать, что «Укрзалізниця», осуществляя 64 % экспортного грузооборота в инвентарных вагонах и 85 % транзитного грузооборота в вагонах других государств, экономически заин-

тересована в решении вопроса установления справедливой платы за пользование вагонами, которые принадлежат другим государствам.

Среди мероприятий, которые осуществляют железнодорожные администрации для обеспечения непрерывного процесса грузоперевозок и эффективного использования вагонов инвентарного парка, особого внимания заслуживает создания единого парка с собственниками вагонов.

В соответствии с Законом Украины «О государственно-частном партнерстве» определены организационно-правовые основы взаимодействия государственных партнеров с частными партнерами, предусмотрено в области эксплуатации железных дорог и их инфраструктуры применение государственно-частного партнерства на договорной основе. Таким образом, на законодательном уровне в Украине определены условия сотрудничества железнодорожной администрации Укрзалізници, которая владеет инвентарным грузовым парком вагонов с частными компаниями – собственниками вагонов [21].

Изучение опыта определения ставок платы за пользование вагонами на европейском пространстве свидетельствует, что коммерческие условия, к которым относится и уровень ставок платы за пользование вагонами, согласовываются между заинтересованными сторонами на двусторонней основе [22].

На основании результатов анализа динамики использования вагонов и опыта реформирования железных дорог западных стран можно сделать следующий прогноз. Для создания конкурентной среды в сфере эксплуатации при свободном доступе к железнодорожной инфраструктуре необходима либерализация договорных отношений. Такая модель взаимоотношений может базироваться на двух составляющих: единых предписаниях по эксплуатации, учету вагонов в международном сообщении и договорной части, где определяются коммерческие условия по использованию вагонов. Примером такого развития отношений между железнодорожными администрациями государств – участников СНГ и грузовыми компаниями западных и других сопредельных государств является заключение двухсторонних договоров по ставкам платы за пользование вагонами и расценкам на их ремонт. С 1 января 2009 года вступил в действие новый Договор о «Правилах пользования вагонами в международном сообщении», разработанный в рамках международной Организации сотрудничества железных дорог [23].

На постсоветском пространстве Советом по железнодорожному транспорту в последние годы решается вопрос относительно организации грузовых перевозок единым парком грузовых вагонов. Необходимость создания этого парка обуславливается острым дефицитом вагонов государственной формы собственности, на которые распространяется регулирование вагонов под погрузкой Советом по железнодорожному транспорту через исполни-

тельный орган – Дирекцию Совета. Значительное увеличение частных вагонов, владельцы которых самостоятельно устанавливают выгодные логистические маршруты перевозок и поиск грузовладельцев, обуславливает наличие встречных потоков порожних вагонов и препятствует эффективной эксплуатации вагонных парков. Целью создания единого парка является привлечение собственников к сотрудничеству путем передачи их собственных вагонов под централизованное управление Совета на договорных условиях.

Таким образом, при выполнении грузовых перевозок во внутреннем и международном сообщениях определено, что взаимодействие с владельцами собственных вагонов может быть построено на паритетных условиях. Цель, принципы, которые провозглашены в Концепции единой системы управления и использования парка грузовых вагонов различной формы собственности, основополагающие принципы ценообразования, а также договорная форма взаимодействия между участниками процесса свидетельствует о партнерском подходе к решению проблемных вопросов в организации грузовых перевозок с использованием вагонов различных форм собственности [24].

С точки зрения менеджмента для достижения высокой эффективности процесса, лучшего использования ресурсного потенциала (движимое имущество – грузовые вагоны) хозяйствующие субъекты создают стратегические альянсы и выступают в них как партнеры. Партнерство представляет эффективную форму освоения рынка и является перспективным в трех случаях: достижение цели одним партнером экономически невыгодно или вероятны значительные риски; если выполнение поставленных задач требуют таких ресурсов и знаний, которыми не обладает ни одна компания самостоятельно; существуют предостережения, касающиеся политики протекционизма в стране, где решаются поставленные задачи. В области железнодорожного транспорта имеются все три указанных случая. В первом случае невозможно осуществить эффективные грузоперевозки, например, от Львова до Владивостока, если назад вагоны будут возвращаться порожними, поскольку параллельные грузопотоки регулируются другими перевозчиками. Во втором случае – на территории бывшего СССР не существует такой мощной грузовой компании, способной самостоятельно эффективно обеспечить перевозки собственным парком. В-третьих, политика протекционизма по защите внутреннего рынка от иностранной конкуренции проявляется в ограничениях, касающихся курсирования арендованных вагонов за пределами государства-собственника. Указанное свидетельствует о том, что эффективное использование грузовых вагонов в международном сообщении может быть достигнуто в результате объединения вагонов независимых компаний в едином парке. Экономическое партнерство будет обеспечено при установлении справедливой платы за пользование вагонами в этом парке. При партнерском подходе финансово-экономические условия работы единым парком будут максимально удовлетворять всех участников.



Вместе с тем, целью организации единого парка вагонов не является создание монополии под их централизованным управлением Дирекцией Совета по железнодорожному транспорту. К Соглашению о единой системе управления и использования парка грузовых вагонов различных форм собственности присоединятся не все владельцы собственных вагонов и железнодорожные администрации с парком инвентарных вагонов. Их хозяйственная деятельность будет самостоятельной и поэтому согласно экономическому закону конкуренции возникнет конкуренция между отдельными субъектами рыночной экономики за наиболее выгодные условия предоставления услуг по пользованию вагонами и получения наибольших доходов. Столкновение интересов – неизбежный процесс, зарождение которого обуславливается следующими объективными условиями:

- наличие большого количества равноправных субъектов на рынке;
- полная экономическая независимость каждого из них;
- зависимость субъектов на рынке от его конъюнктуры;
- борьба за удовлетворение спроса на услуги по пользованию вагонами.

Вероятно, что в конкуренции за получение в пользование грузовых вагонов среди грузоотправителей выигрывает тот, кто предлагает более высокие цены и берет под погрузку большее количество вагонов, несмотря на естественное желание получить эту услугу по самой низкой цене. В борьбе между продавцами (пытаются продать подороже) и покупателями (стремятся купить дешево) достигнет цели тот, кто является более организованным и поэтому имеет возможность навязывать свои ценовые условия. Безусловно, что создание такого мощного "игрока" как единый парк инвентарных и собственных вагонов создаст сильную конкуренцию для других собственников вагонов, которые будут развиваться самостоятельно. Наряду с этим будут решаться технико–технологические проблемы по эксплуатации вагонов, повысится эффективность грузовых перевозок. Конкуренция – движущая сила экономического прогресса, которую обязательно необходимо учитывать при определении современного подхода к ценообразованию за пользование вагонами. Ее позитивная роль заключается в препятствовании диктату других собственников по отношению к грузовладельцам, способствовании рациональному пользованию грузовыми вагонами и развитию рыночных отношений на железнодорожном транспорте различных государств.

Йозеф Шумпетер утверждал, что с точки зрения экономического роста конкуренция представляет собой соперничество старого с новым: новые товары, технологии, источники обеспечения потребностей, новые типы организаций [25]. Исходя из анализа исследуемых материалов, выявлено наличие признаков конкурентной борьбы старой системы пользования вагонами и новой, которая зарождается в рыночных условиях и формируется в систему единого парка грузовых вагонов, среди которых прогнозируется конкурентная борьба между собственниками вагонов, железнодорожными адми-

нистрациями. Создание единого парка и его долгосрочное продуктивное функционирование может обеспечить конкурентоспособность по сравнению с другими участниками рынка. Это дает основание утверждать, что при определении современного подхода к ценообразованию за пользование вагонами необходимо учитывать конкуренцию в этой области.

Таким образом, в рыночных условиях хозяйствования, которые развиваются в постсоветских странах, для определения платы за пользование вагонами единого парка, при котором учитывались бы интересы всех сторон (грузоотправителей, перевозчиков, владельцев инфраструктуры и вагонов), и создавались благоприятные условия для дальнейшей активизации конкуренции на рынке грузоперевозок, эффективного функционирования этого парка предлагается применять партнерско-конкурентный подход с использованием маркетинговых исследований по вопросам пользования вагонами.

Важное значение ценообразования как экономического инструмента заключается в том, что оно непосредственно влияет на получение прибыли по результатам рыночной активности хозяйствующего субъекта. Принципиальное отличие партнерско-конкурентного подхода для определения цены на услугу от классической теории ценообразования заключается в том, что цена не является непосредственным результатом рациональной калькуляции, а должна основываться на поиске некой «оптимальной» равновесной рыночной характеристики. И этот поиск должен основываться на маркетинговых исследованиях касательно направлений грузовых перевозок и, соответственно, пользования вагонами, особенностей конкурентной среды с включением в расчет фактора коммерческого риска, всех нюансов рыночной конъюнктуры и других рыночных элементов с учетом их поведения в будущем, не исключая при этом применения затратного метода определения цены.

Таким образом, в настоящее время, когда актуальным является вопрос создания единого парка грузовых вагонов на новой ступени развития сотрудничества на взаимовыгодных условиях железнодорожных администраций государств–участников СНГ, Латвийской, Литовской и Эстонской республик с собственниками вагонов, возникает безотлагательная необходимость усовершенствования ценообразования по пользованию грузовыми вагонами всех форм собственности.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Витте, С. Ю.** Принципы железнодорожных тарифов / С. Ю. Витте // Мир транспорта. – 2004. – № 3. – С. 130–137.
- 2 **Крейнин, А. В.** О принципах управления транспортными тарифами в условиях становления рыночного хозяйственного механизма / А. В. Крейнин, Л. А. Мазо // Вестник ВНИИЖТ. – 1992. – № 31. – С. 6–12.

3 **Мазо, Л. А.** Экономические разработки, внедренные в практику работы отрасли / Л. А. Мазо // Железнодорожный транспорт. – 2003. – № 4. – С. 55–58.

4 **Рогачева, Л. С.** Методические основы формирования нового прейскуранта тарифов на грузовые перевозки и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами / Л. С. Рогачева, Л. А. Мазо, А. В. Шмелев // Бюллетень транспортной информации. – 2002. – № 10 (88). – С. 5–8.

5 **Макаренко, М. В.** Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України : [монографія] / М. В. Макаренко. – К. : КУЕТТ, 2003. – 478 с.

6 **Колесникова, Н. М.** Теоретико-методичні основи зміни рівня тарифів на вантажні залізничні перевезення / Н. М. Колесникова : зб. наук. праць Держ. екон.-технолог. ун-ту трансп. – 2010. – Вип. 16. – С. 58–65.

7 **Чорний, В. В.** Тарифна політика залізниць на ринку міжнародних вантажних перевезень: особливості формування, застосування и розвитку / В. В. Чорний : зб. наук. праць Держ. екон.-технолог. ун-ту трансп. – 2008. – Вип. 12. – С. 140–144.

8 **Резер, А. В.** Система финансовой логистики на железнодорожном транспорте / А. В. Резер // Железнодорожный транспорт. – 2010. – № 5.

9 **Морозов, В. Н.** Взаимодействие ОАО «РЖД» с компаниями-операторами / В. Н. Морозов // Железнодорожный транспорт. – 2008. – № 12.

10 **Шенфельд, К. П.** О значении показателя «оборот вагона» в современных условиях / К. П. Шенфельд // Вестник ВНИИЖТ. – 2008. – № 6.

11 **Филипченко, С. А.** Совершенствование учета вагонных парков различных собственников / С. А. Филипченко // Железнодорожный транспорт. – 2010. – № 10.

12 **Феофилов, А. Н.** Повышение эффективности системы взаиморасчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств / А. Н. Феофилов, Г. Е. Писаревский // Вестник ВНИИЖТ. – 2008. – № 1.

13 Отчет ОАО "ВНИИЖТ" о выполненной работе по договору № 2009-КК-8 от 26.02.2009 г. "Анализ действующих ставок платы за пользование грузовыми вагонами инвентарного парка и подготовка предложений по порядку их формирования".

14 Сборник документов долгосрочного характера, принятых на I–VIII заседаниях Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества. 1 выпуск, Укрзалізниця. – Киев, 1993.

15 Методика определения ставок платы за пользование грузовыми вагонами собственности других государств, утверждена решением сорок седьмого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств 22–23 ноября 2007 года.

16 **Белинская, М. Г.** Развитие экономической модели использования грузовых вагонов собственности других государств в международном сообщении / М. Г. Белинская // Бюллетень транспортной информации. – 2009. – Вип. 4. – С. 15–19.

17 Правила эксплуатации пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств, утверждены протоколом совещания уполномоченных представителей железнодорожных администраций государств-участников Содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики – Москва : Издательство «Куна», 2004.

18 **Колеснікова, Н. М.** Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті : [монографія] / Н. М. Колеснікова. – К. : КУЕТТ, 2007. – 349 с.

19 **Колеснікова, Н. М.** Методичні підходи до визначення собівартості перевезення вантажів залізничним транспортом України у міжнародному сполученні / Н. М. Колеснікова, В. В. Чорний // Економіст. – 2007. – С. 34–36.

20 **Чорний, В. В.** Організаційно-економічні засади ефективної тарифної політики залізниць на ринку міжнародних вантажних перевезень: дис. ...кандидата економ. наук / В. В. Чорний. – К., 2010. – 259 с.

21 Про державно-приватне партнерство: закон України // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2010. – № 40. – Ст. 524.

22 Стандартний Договір про використання вагонів (Договір AVV): Видавництво 2007. – 15 с.

23 Договір о «Правилах пользования вагонами в международном сообщении», официальное издание Комитета ОСЖД.

24 Соглашение о единой системе управления и использования парка грузовых вагонов разной формы собственности / Протокол 55-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ

25 **Шумпетер, Й.** Теория экономического развития [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ru.ncbase.com/econ/dev.htm>.

*M. BELINSKAYA*

*State Economic and Technological University of Transport, Ukrzaliznytsya Chief Financial and Economic administration office*

## **AFFILIATE-COMPETITIVE APPROACH AS A FUNDAMENTAL TOOL FOR EFFECTIVE PRICE POLICY USE OF FREIGHT CARS**

In this paper the issues of effective system creating of the settlements for the joint use of the CIS, Baltic and European states railway administrations freight carriage rolling is considered for development of rate calculation methodology for the use wagons in the current requirements of the economy.

Получено 03.09.2011