

**ОБГРУНТУВАННЯ НЕОБХІДНОСТІ ОНОВЛЕННЯ ТАРИФНОЇ
СИСТЕМИ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНИМ
ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ**

**RATIONALE OF THE NECESSITY OF UPDATING THE TARIFF SYSTEM
OF FREIGHT TRANSPORTATION BY RAILWAY TRANSPORT OF
UKRAINE IN MODERN CONDITIONS**

*канд. техн. наук В.М. Запара, канд. техн. наук Г.С. Бауліна,
канд. техн. наук Я.В. Запара, канд. техн. наук С.М. Продашук
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*V. Zapara, PhD (Tech.), H. Baulina, PhD (Tech.),
Y. Zapara, PhD (Tech.), S. Prodashchuk, PhD (Tech.)
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Рівень тарифів на вантажні перевезення залізницею в Україні у внутрішньому, експортному та імпортовому сполученнях підпадає під антимонопольне законодавство, тобто рівень тарифів АТ «Укрзалізниця» самостійно змінювати не може. Проте компанії останнім часом вдалося провести дерегуляцію вагонної складової тарифу, що додатково збільшило надходження більше ніж на 4 млрд. грн. за рік.

Підставою для зміни структури тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України є створення нових учасників вантажних залізничних перевезень – суб'єктів господарювання різних форм власності, які згідно чинного законодавства можуть брати участь у перевезенні вантажів залізничним транспортом України або виконувати окремі операції єдиного технологічного процесу вантажних залізничних перевезень та для яких в структурі вантажного тарифу не виділена частина, що є платою за роботи та операції, виконані цими господарюючими суб'єктами.

Нинішнє Тарифне керівництво №1 «Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» чинне вже понад 10 років і містить базові ставки, які періодично актуалізуються через зміну рівня коефіцієнтів до базових тарифів.

Зважаючи на суттєві зміни, які плануються до впровадження (згідно з проектом нового закону № 9512 «Про залізничний транспорт України», який не був прийнятий Верховною Радою України у 2018 році та повинен бути доопрацьований) на ринку будуть діяти такі суб'єкти:

- перевізник, який може мати тягу (магістральні локомотиви) і рухомий склад (вагони);
- оператор інфраструктури (АТ «Укрзалізниця»);
- оператор залізничного рухомого складу,

зміна структури вантажного тарифу є нагальною необхідністю. Діюча структура тарифу містить лише дві складові – вагонну та інфраструктурну (яка по суті включає власне інфраструктурну та локомотивну складові). За дослідженнями науковців УкрДУЗТ, які проводились у 2004-2008 роках складові тарифу мали співвідношення: інфраструктурна складова – 55-60%, локомотивна - 25-30%, вагонна - 10-20% (що повністю відповідало тарифоутворенню, наприклад, при транзитних перевезеннях щодо вагонної складової згідно з «Тарифная политика железных дорог государств-участников Содружества независимых государств на перевозки грузов в международном сообщении на ... фрахтовый год», де зміна рівня тарифу при зміні власності вагона не перевищує 20%).

На сьогодні вагонна складова на власний вагон перевізника (АТ «Укрзалізниця») уже перевищує 50% (з 13.11.2018 р. для піввагонів – 52%, для зерновозів – 53%), тобто маємо ситуацію суттєвого дисбалансу, який необхідно вирішити. Прогнозовано мова йде про перегляд інфраструктурної складової, яка повинна суттєво зрости. Пов'язано це перш за все з тим, що при формуванні попередніх базових тарифів витрати (собівартість) базувались на фактичних витратах, а не на економічно обґрунтованих. Ситуація недофінансування утримання інфраструктури та й інших елементів перевізного процесу призвела до вкрай тяжкого стану інфраструктури (в т.ч. локомотивного та вагонного парку перевізника).

В сукупності це потребує проведення додаткових досліджень щодо визначення собівартості тарифів на вантажні залізничні перевезення з урахуванням сучасних реалій. Завдання із розрахунку собівартості вантажних перевезень є одним із ключових для встановлення та забезпечення ефективності функціонування АТ «Укрзалізниця». Визначення собівартості вантажних перевезень у тарифних цілях може бути виконано лише автоматизованими людино-машинними методами. З 2013 року розрахунки собівартості базуються на застосуванні «Методики розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом», а також «Методичних рекомендацій визначення собівартості вантажних перевезень залізничним транспортом у межах України в тарифних цілях», тобто після 2012 року програмний комплекс визначення собівартості не оновлювався, а собівартість корегувалась через відповідні співвідношення.

Таким чином, необхідність оновлення тарифної системи вантажних перевезень є нагальною необхідністю, а дослідження щодо визначення сучасної структури собівартості вантажних залізничних перевезень з урахуванням структури тарифу (інфраструктурна, локомотивна та вагонна складові) на сьогодні є першим (найнеобхіднішим) кроком в цьому напрямі.

За обсягами перевезених вантажів українська залізниця посідає четверте місце на Євразійському континенті (після Китаю, Росії та Індії) і шосте місце в світі. Інфраструктура коридорів, що проходять територією України, дозволяє забезпечити пропуск існуючих і перспективних вантажопотоків [1].

В залежності від виду вантажу, його обсягів, пунктів відправлення та призначення, вартості та швидкості транспортування перевезення вантажів

може здійснюватись різними видами транспорту – залізничним, автомобільним, водним (річковим та морським), авіаційним, а певних видів вантажів – трубопровідним.

За даними Державної служби статистики України, більшу частку перевезення вантажів як внутрішніх (всередині країни), так і міжнародних, становлять перевезення залізничним транспортом. Так, протягом 2017-2018 років вантажообіг залізничного транспорту становив 55,9 % вантажообігу всіх видів транспорту, а обсяг перевезених залізничним транспортом вантажів становив 53,4 % загального обсягу вантажів у 2017 році та 52 % – у 2018 році [2].

Контейнерні перевезення дозволяють здійснювати перевезення різними видами транспорту, скорочуючи час на технологічні операції. За 4 місяці 2019 року територією України перевезено понад 125 тис. контейнерів в умовних одиницях (ДФЕ). Це на 8 % перевищує показник відповідного періоду 2018 року [3].

Більшість досліджень зводиться до мінімізації експлуатаційних витрат при інтермодальних перевезеннях, але в сучасних умовах значна кількість вантажовласників вимагає від перевізника, в першу чергу, прискорення доставки і не обов'язково з мінімізацією експлуатаційних витрат.

Таким чином, постає завдання щодо вирішення наукової задачі удосконалення технології інтермодальних перевезень за двома критеріями (експлуатаційні витрати та строк доставлення), які різні за своєю природою.

[1] Вантажні перевезення. Загальна інформація. URL: <http://www.utlc-uz.com.ua/cargo.html>. (дата звернення: 11.09.2015).

[2] Звіт про результати дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом за 2017-2018 роки. URL: <https://amcu.gov.ua/news/zvit-pro-rezultati-doslidzhennya-rinku-perevezennya-vantazhiv-zaliznichnim-transportom>. (дата звернення: 09.12.2019).

[3] Перевезення контейнерів територією України за 4 місяці 2019 року зросли на 8%. URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/495593/. (дата звернення: 10.08.2019).

УДК 629.45.077

ЕТАПИ ВПРОВАДЖЕННЯ ПОВІТРОРОЗПОДІЛЬНИКІВ № 242 В ПАСАЖИРСЬКИХ ПОЇЗДАХ

STAGES OF IMPLEMENTATION OF AIR DISTRIBUTORS № 242 IN PASSENGER TRAINS

О.О. Давиденко, М.Я. Валігура

Державний університет інфраструктури та технологій (м. Київ)

О.О. Davydenko, M.Y. Valigura

State University of Infrastructure and Technologies (Kyiv)

На пасажирському рухомому складі з 1960 року використовується повітророзподільник золотниково-поршневої конструкції №292, який забезпечує швидкість поширення гальмівної хвилі 190 м/с.