

УДК 656.078

В. В. Габа, к.т.н., професор
(професор кафедри «Управління комерційною діяльністю залізниць»
Державного економіко-технологічного університету транспорту)
Т. М. Грушевська, к.т.н.
(старший викладач кафедри «Управління комерційною діяльністю залізниць»
Державного економіко-технологічного університету транспорту)
О. О. Поворознік
(аспірант кафедри «Управління комерційною діяльністю залізниць»
Державного економіко-технологічного університету транспорту)
М. В. Рудюк, к.і.н.
(старший викладач кафедри «Управління комерційною діяльністю залізниць»
Державного економіко-технологічного університету транспорту)

УДОСКОНАЛЕННЯ РОЗРАХУНКІВ МІЖ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» ТА КЛІЄНТАМИ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ

У статті досліджено стан залізничної галузі та запропоновано основні заходи щодо покращення надання якості транспортних послуг. Подальше реформування залізничного транспорту забезпечить доступ до об'єктів інфраструктури залізниць користувачів різних форм власності та призведе до змін у взаємовідносинах з клієнтами залізничного транспорту. Зокрема у сегменті вантажних перевезень розробляється єдиний договір на організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення та надані залізничним транспортом послуги. У зв'язку зі збільшенням конкуренції на ринку транспортних послуг в умовах реформування залізничної галузі особливу роль відіграє якість послуг, спрощення процедур їх надання та впровадження електронних засобів спілкування учасників перевізного процесу. Вирішення вказаних питань є однією із вимог при створенні Публічного акціонерного товариства «Українські залізниці». Організаційно-правова форма господарювання – публічне акціонерне товариство – дозволяє перейти від регіональної структури українських залізниць до територіального принципу формування залізничного бізнесу. Це дозволить створити компанії за функціональною ознакою, які будуть спеціалізуватись на певних видах перевезень (вантажні, пасажирські) та керує інфраструктурою. Утворення компаній дасть можливість поліпшити взаємовідносини між учасниками перевізного процесу, удосконалити діючі технологічні ланцюги у взаємовідносинах.

Ключові слова: залізничний транспорт, вантажні перевезення, послуги, проведення розрахунків, єдиний договір

В статье исследовано состояние железнодорожной отрасли и предложены основные мероприятия по улучшению предоставления качества транспортных услуг. Дальнейшее реформирование железнодорожного транспорта обеспечит доступ к объектам инфраструктуры железных дорог пользователей различных

© Габа В. В., Грушевська Т. М., Поворознік О. О., Рудюк М. В., 2017

форм собственности и приведет к изменениям во взаимоотношениях с клиентами железнодорожного транспорта. В частности, в сегменте грузовых перевозок разрабатывается единый договор на организацию перевозок грузов и проведения расчетов за перевозку и предоставленные железнодорожным транспортом услуги. В связи с увеличением конкуренции на рынке транспортных услуг в условиях реформирования железнодорожной отрасли особую роль играет качество услуг, упрощение процедур их предоставления и внедрение электронных средств общения участников перевозочного процесса. Решение указанных вопросов является одним из требований при создании Открытого акционерного общества «Украинские железные дороги». Организационно-правовая форма – публичное акционерное общество – позволяет перейти от региональной структуры украинских железных дорог к территориальному принципу формирования железнодорожного бизнеса. Это позволит создать компании по функциональному признаку, будут специализироваться на определенных видах перевозок (грузовые, пассажирские) и руководит инфраструктурой. Образование компаний позволит улучшить взаимоотношения между участниками перевозочного процесса, усовершенствовать действующие технологические цепи во взаимоотношениях.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, грузовые перевозки, услуги, проведение расчетов, единый договор.

Постановка проблеми в загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. На сьогоднішній день залізничний транспорт є основою транспортної системи України і суттєво впливає на конкурентоспроможність між іншими видами транспорту. Саме конкуренція сприяє збагаченню пропозиції на ринку, впровадженні нових форм сервісу та послуг у рамках конкурентної боротьби за переваги споживачів. У зв'язку з підвищенням конкурентоспроможності транспортних послуг на залізницях, виникла потреба в структурних перетвореннях на залізничному транспорті. Все більшого значення набуває питання підвищення якості транспортного обслуговування вантажів, незважаючи на те, що залізничний транспорт виступає монополістом в масових перевезеннях металургійної, хімічної та видобувної промисловості.

Аналіз попередніх досліджень і виділення невирішених раніше аспектів проблеми, яким присвячена стаття. Успішний розвиток України в теперішніх умовах неможливий без конкурентоспроможності транспортної галузі. Розвиток досліджень щодо підвищення ефективності організації залізничних перевезень, питань якості надання транспортних послуг для вантажовласників у науково-практичній літературі згадуються все частіше, що зумовлено зростаючою актуальністю проблеми. Аналіз останніх досліджень і публікацій свідчить, що над проблемою оцінки якості транспортних послуг працювало багато вчених, серед яких Белінська М.Г., Козаченко Д.М., Колесникова Н.М., Макаренко М.В., Мироненко В.К., Нагорний Є.В., Чорний В.В., Цветов Ю.М. та інші.

В роботах зазначених авторів значне місце відведено визначенню науково-методичних підходів до комплексної оцінки якості експлуатаційної роботи залізниць. Питанню підвищення якості транспортних послуг приділялось менше уваги. Складність та важливість підвищення конкурентоспроможності та вдосконалення системи обслуговування вантажовласників для перевізних підприємств обумовлює необхідність проведення подальших досліджень даної проблеми.

Виклад основного матеріалу дослідження. Перевезення вантажів залізницями України здійснюється в різних видах сполучення і за участю інших видів транспорту, тому слід добре розуміти, в якому виді сполучення діє той чи інший нормативний документ що передбачає відповідальність залізниць, відправників і одержувачів при

перевезенні вантажів. По-перше, у внутрішньодержавному місцевому і прямому сполученнях перевезення вантажів здійснюється за перевізними документами внутрішнього сполучення згідно правил внутрішніх перевезень. У цьому виді перевезень відповідальність залізниці, вантажовідправників і вантажоодержувачів визначена Статутом залізниць України. По-друге, перевезення експортних, імпорتنих і транзитних вантажів у держави СНД, а також транзитні перевезення вантажів залізницями України між ними здійснюється за перевізними документами на бланках СМГС згідно з Угодою між залізничними адміністраціями СНД і республік Латвії, Литви і Естонії «Про особливості застосування окремих норм СМГС» (01.10.97). Порядок оформлення окремих документів і передавання вагонів і контейнерів через міждержавні залізничні передавальні переходи держав СНД також встановлений цією Угодою. У цьому виді сполучення відповідальність залізниць, вантажовідправників і вантажоодержувачів у процесі перевезення встановлена згідно з окремими положеннями СМГС, визначених Угодою. По-третє, перевезення експортних, імпорتنих і транзитних міжнародних вантажів із третіх країн (за межі колишнього Радянського Союзу), а також в залізнично-поромному сполученні Іллічівськ – Варна забезпечується за перевізними документами СМГС. Тому відповідальність залізниць, вантажовідправників і вантажоодержувачів при перевезенні цих вантажів повністю визначена положеннями СМГС.

Проте відповідальність залізниць, вантажовідправників і вантажоодержувачів за невиконання плану перевезень в усіх видах сполучень при перевезеннях вантажів залізницями України встановлена виключно Статутом залізниць України. У разі невиконання чи неналежного виконання зобов'язань, що впливають з плану перевезень і договору перевезень винна сторона несе за це матеріальну відповідальність [9].

Із створенням Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» (далі ПАТ «Укрзалізниця») передбачається розвиток та надання клієнтам послуг і сервісу європейської якості.

В процесі створення ПАТ «Укрзалізниця» свій статус змінило понад 40 підприємств, які раніше були окремими юридичними особами. Регіональна структура українських залізниць поступово трансформується у вертикально-інтегровану. Крім того, нова організаційно-правова форма господарювання – публічне акціонерне товариство – дозволяє перейти від територіального принципу формування залізничного бізнесу. Зокрема, це дозволяє за функціональною ознакою створити компанії, що спеціалізуються на певних видах перевезень (вантажних, пасажирських), а компанію, що керує інфраструктурою тощо.

Чому була вибрана форма публічного акціонерного товариства, а не державного концерну або державного холдингу? Публічне акціонерне товариство – господарське товариство, державна частка статутного капіталу якого в даному випадку становить 100%, що забезпечує державі право вирішального впливу на господарську діяльність цього товариства.

Зарубіжний досвід реформування свідчить, що в світі немає єдиної концепції управління і розвитку сталевих магістралей, але найбільш оптимальною і перспективною формою суб'єкта господарювання, яка враховує специфіку функціонування залізничного транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу, органічно поєднує централізоване управління перевізним процесом та ринкові принципи господарювання, дозволяє забезпечити постійне і послідовне реформування галузі, є публічне акціонерне товариство, 100% акцій якого належить державі. Ці акції заборонено відчужувати, передавати в управління, заставу, використовувати для формування статутного капіталу суб'єктів господарювання та здійснювати за ними інші угоди, наслідком яких може бути відчуження їх з державної власності.

Майно, яке передається товариству на праві господарського відання, не підлягає приватизації. Відповідні зміни внесені в Закон України «Про приватизацію державно-

го майна». Управління майном, яке внесено до статутного капіталу товариства, буде проводитися відповідно до законодавства України і статуту товариства, затвердженого Постановою Кабінетом Міністрів України №735 від 02.09.2015 року. Можливість приватизації майна залізничного транспорту відповідними положеннями Закону виключена.

Розвиток ринку залізничних перевезень в країнах ЄС регулюється низкою директив, зокрема директивою ЄС № 91/440 від 29 липня 1991 р. Ці директиви вимагають від країн-учасників ЄС забезпечити функціонування залізниць як суб'єктів господарювання, незалежних від органів державної влади. Крім того, інфраструктура сталевих магістралей повинна бути відкрита для всіх, хто виконає певні вимоги і захоче в майбутньому надавати транспортні послуги. Заходи програми реформування галузі передбачають виконання цих директив.

В результаті проведення реформ на залізничному транспорті буде досягнуто:

- поліпшення системи державного управління та регулювання галуззю;
- підвищення інвестиційної привабливості галузі;
- можливість доступу до об'єктів інфраструктури залізниць користувачів різних форм власності;
- збільшення обсягу перевезень (приблизно на 20-25%);
- загальноекономічний ефект за рахунок стимулювання розвитку транспортного машинобудування;
- зниження рівня зносу активної частини основних фондів (до 60%);
- зменшення собівартості перевезень (орієнтовно на 15% – за рахунок оновлення парку локомотивів і вагонів, скорочення витрат на ремонти, впровадження енергозберігаючих технологій, удосконалення методів організації руху поїздів);
- зменшення частки транспортної складової в ціні продукції;
- скорочення термінів доставки і переробки вантажів (на 15-20%);
- підвищення продуктивності праці залізничників в 1,6 раза.

З утворенням ПАТ «Укрзалізниця» особливого значення набуло питання оптимізації розрахунків між ПАТ «Укрзалізниця» та клієнтами (вантажовласниками, експедиторами та ін.).

Схема взаємодії клієнтів із залізницями до удосконалення системи оптимізації відносин клієнт – залізниця представлена на рис. 1.

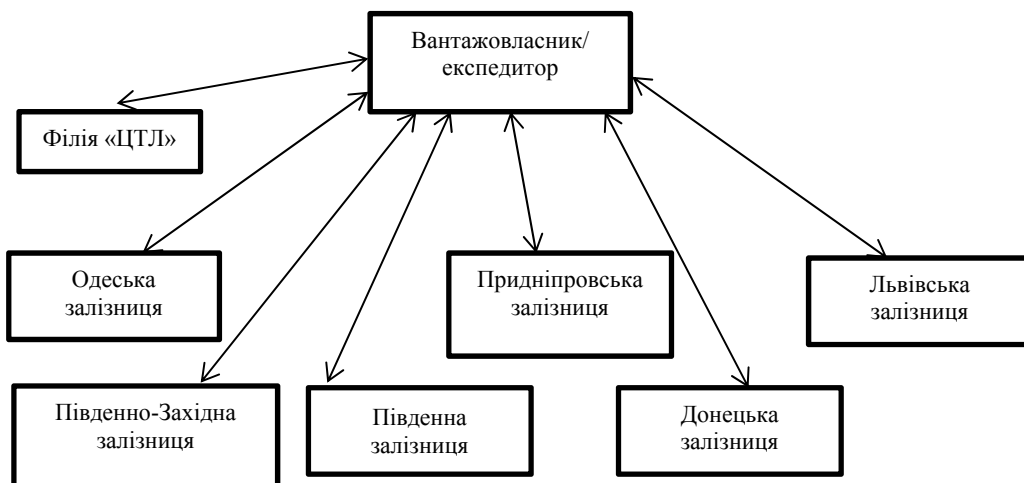


Рис. 1. Схема взаємодії клієнтів із залізницями

Тобто, у клієнта повинні були бути укладені окремі договори з:

- регіональною філією «Південно-Західна залізниця»,

- регіональною філією «Львівська залізниця»,
- регіональною філією «Придніпровська залізниця»,
- регіональною філією «Одеська залізниця»,
- регіональною філією «Донецька залізниця»,
- регіональною філією «Південна залізниця»,
- філія «ЦТЛ».

Проте зі створенням ПАТ «Укрзалізниця» необхідно було неухильно стимулювати оновлення діючого порядку укладання договору на перевезення вантажів і надані залізничним транспортом послуги, а саме: уповноважити філію «ЦТЛ» укладати договори від імені ПАТ «Укрзалізниця», розробити та впровадити новий порядок укладання договорів, доопрацювати програмне забезпечення для можливості комплексних розрахунків і фінансово-статистичної звітності, розробити Єдиний договір, встановити єдину методику розрахунків, калькуляцій за надані регіональними філіями додаткові послуги та розробити технологічний процес роботи філії «ЄРЦ», через яку будуть проводитись розрахунки за Єдиним договором.

Запровадження Єдиного Договору «Про організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення та надані залізничним транспортом послуги» дозволить оптимізувати взаємовідносини ПАТ «Укрзалізниця» та клієнтами. З його запровадженням схема взаємодії клієнтів із залізницями виглядатиме таким чином (рис. 2).

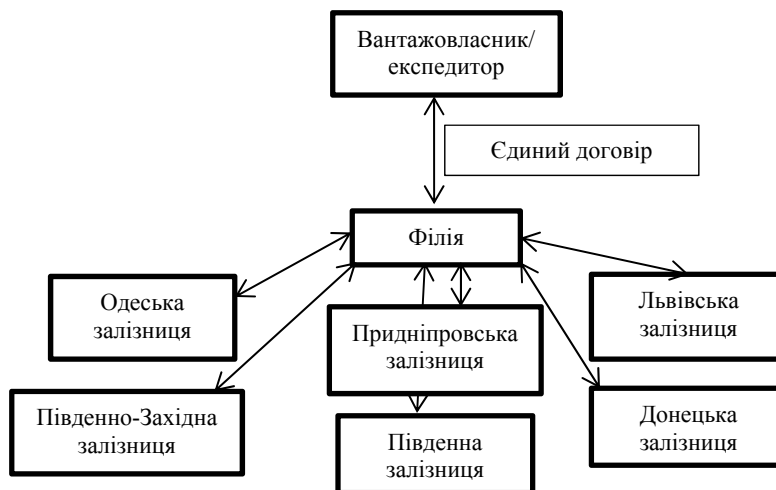


Рис. 2. Схема взаємодії клієнтів із залізницями після впровадження

Надання послуг залізничним транспортом, якість яких відповідала б потребам вантажовласників, є подальшим напрямком вдосконалення діяльності залізниць.

Запропонована модель оптимізації має певні переваги та недоліки.

До переваг можна віднести:

- створення «єдиного вікна»,
- спрощення процедури договірних відносин,
- один код відправника + один особовий рахунок,
- розрахунки в єдиному підрозділі,
- оптимізація кількості працівників.

До недоліків можна віднести:

- запропоновані зміни викличуть тимчасове непорозуміння та незадоволення вантажовласників;
- необхідний додатковий час для доопрацювання програмного забезпечення;
- потребує змін технологія надання рухомого складу, яка збереглася стара;

- діючий порядок вирішення спірних питань не пристосований до нових умов і потребуватиме змін;

- втрата гнучкості при умові укладання договору із узгодженими розбіжностей.

Єдиний договір має ряд особливостей:

- один договір на організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення та надані залізничним транспортом послуги.

- надається єдиний код платника по ПАТ «Укрзалізниця».

- надається єдиний код вантажовідправника/вантажоодержувача по ПАТ «Укрзалізниця».

- розрахунки перевезень через філію «Єдиний розрахунковий центр залізничних перевезень» ПАТ «Укрзалізниця».

- розрахунки за перевезення лише безготівкові.

- надання послуг вантажовласникам за наявності достатньої суми коштів на особовому рахунку по ЄРЦ.

- зміна ставок за додаткові послуги, які виконуються за вільними тарифами, визначаються Перевізником і доводяться Замовнику шляхом розміщення інформації на офіційному сайті Перевізника із зазначенням терміну введення їх у дію.

Договір укладається з користувачами послуг залізничного транспорту від імені ПАТ «Укрзалізниця» уповноваженими особами (регіональних філій або ЦТЛ). Проект договору розміщений на сайті ПАТ «Укрзалізниця», ЦТЛ та регіональних філій. Термін укладання договору зі сторони ПАТ «Укрзалізниця» та надання кодів (відправника, одержувача, платника) не повинен перевищувати одного повного робочого дня.

Укладання Договору з узгодженими розбіжностями проводиться виключно керівництвом ЦТЛ.

Після укладання договору сторонами, при необхідності підписання в подальшому додаткових угод до нього, не допускається вимагати від користувачів залізничних послуг правовстановлюючих документів, в т.ч. якщо клієнт звернувся в інше місце відносно місця де укладався основний договір

Про причину відмови в укладанні договору ЦТЛ повідомляє користувача залізничних послуг в письмовому вигляді з відповідним обґрунтуванням.

Для заключення договору користувачі залізничних послуг повинні надати пакет документів:

- копія Статуту та зміни до нього, зареєстровані в установленому порядку;

- копія витягу з Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців;

- копія довідки про включення користувача залізничних послуг до Єдиного державного реєстру підприємств та організацій України;

- витяг з реєстру платника податку на додану вартість;

- протокольне рішення учасників (засновників, акціонерів, власників) про призначення директора та/або особи, яка підписує договір або довіреність (згідно зі статутними документами), або інший документ, що підтверджує право на підписання договору;

- довідка від банківської установи про відкриття рахунку користувача залізничних послуг із зазначенням усіх банківських реквізитів (щодо рахунку, через який здійснюватимуться розрахунки за договором);

- копії мають бути засвідчені підписом та печаткою уповноваженої особи користувача залізничних послуг.

На даний момент користувачі залізничними послугами вимушені тримати кошти на 6 особових рахунках регіональних філій, при цьому частина з них, згідно договорів, вимагає зобов'язання тримати передплату в розмірі 4-10 діб попередньої оплати на розрахунковому рахунку в ТехПД. Це відчутно «морозить» кошти та обмежує можливість їх використання саме на тому ТехПД, яке їх потребує в конкретний момент.

Висновок. Із запровадженням Єдиного договору кошти будуть знаходитись на єдиному кодї, що дозволяє акумулювати кошти там, де вони необхідні, а не розносити їх по різних ТехПД. В Єдиному договорі також відсутні зобов'язання тримати передплату 4-10 діб на рахунку, як це наразі вимагають ТехПД.

Проте невирішеним залишається питання переведення коштів із шести ТехПД і рахунків у ЦТЛ на єдиний код. ПАТ «Укрзалізниця» зобов'язалась повідомити клієнтів за місяць до впровадження Єдиного договору, щоб клієнти мали можливість максимально використати кошти, що є на всіх ТехПД. Але, на жаль, до цих пір не відпрацьована система, технологія і порядок перенесення коштів з багатьох ТехПД на Єдине. Тому всі плюси і мінуси запровадження договору так і залишаються на папері. І лише фактичне впровадження Єдиного договору, згуртована надійна робота усіх ланок, що братимуть участь у даному процесі, дозволить безболісно прийняти оновлення та перейти на новий порядок роботи згідно з нормативними актами ПАТ «Укрзалізниця».

ЛІТЕРАТУРА

1. *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-najblizhche-pjatiletichja-pravlinnja-shvalilo-strategiju-rozvitku-galuzi-do-2021-roku.html>.
2. *Белінська М.Г.* Особливості формування фінансової звітності щодо обліку доходних надходжень при впровадженні нової системи розрахунків за вантажні перевезення за принципом «резервування платежів» / М.Г. Белінська // Збірник наукових праць ДЕДУТ. Серія «Економіка і управління». – Вип.35. – 2016. – С. 377-390.
3. *Габа В.В.* Якість та конкурентоспроможність транспортних послуг на залізничному транспорті / В.В. Габа // Збірник наукових праць ДЕДУТ. Серія «Транспортні системи і технології». – Вип.21. – 2012. – С. 143-146.
4. *Чорний В.В.* Конкурентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень: теорія, методологія, практика: [монографія] / В.В.Чорний. – К.: ДЕДУТ, 2012. – 401 с.
5. *Белінська М.Г.* Резервування платежів як важлива умова оптимального формування доходів ПАТ «Українська залізниця» від вантажних перевезень / М.Г. Белінська // Збірник наукових праць ДЕДУТ. Серія «Економіка і управління». – Вип.34. – 2015. – С. 62-70.
6. Теоретичний курс лекцій (тренінг) ТОВ «СПЛ» на тему: «Єдиний договір 2017». – Режим доступу: <http://www.5pl.com.ua/>
7. Договір «Про організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення та надані залізничним транспортом послуги».
8. Офіційний сайт ПАТ «Укрзалізниця». – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/>.
9. *Мироненко В. К., Габа В. В., Мацюк В. І., Петренко Л. М.* Залізничні вантажні перевезення: Навчальний посібник. – Київ: ДЕДУТ, 2015. – 248 с.

***Vasul V. Gaba, PhD (Technical Sciences), Professor
(Professor, Operation of Railways Commercial Activities Chair, State University for Transport Economy and Technologies)***

***Tetiana M. Hrushevska, PhD (Technical Sciences)
(Associate Professor of Operation of Railways Commercial Activities Chair, State University for Transport Economy and Technologies)***

***Oleksandr O. Povorozhnik, graduate student
(graduate student, State University for Transport Economy and Technologies)***

***Maryna V. Rudiuk, PhD (Historical Sciences)
(Associate Professor of Operation of Railways Commercial Activities Chair, State University for Transport Economy and Technologies)***

IMPROVEMENT PAYMENTS BETWEEN PAT «UKRZALIZNYTSIA»
AND CUSTOMERS IN THE REFORMATION OF RAILWAYS

The article examined the state of the railway sector and provides the main measures to improve the provision of quality transport services. Further reform of rail transport provides access to railway infrastructure users of various forms of ownership and lead to changes in the relationship with the customers of rail transport. In particular in the segment of transportation developed single contract for the transport of goods and payments for transportation and provided rail service. Due to increasing competition in the transport market in terms of reforming the railway industry special role played by the quality of services they provide simplification of procedures and introduction of electronic communication between members of the transportation process. Addressing these issues is one of the requirements for the creation of JSC «Ukrainian Railways». Types of business entity – public company – to move from a regional structure of Ukrainian railways to the territorial principle of formation of the railway business. This will create a company's functional characteristics that will specialize in certain types of traffic (freight, passenger) and manages infrastructure. Formation will enable companies to improve relationships between the participants of the transportation process, improve the existing process chains in the relationship.

Keywords: railway transport, freight, services, calculations, only one contract

REFERENCES

1. Voitsekh Balchun. Osnovni vektory rozvytku na naiblyzhche piytyrichchia – pravlinnia skhvalylo stratehiiu rozvytku haluzi do 2021 roku [The main vectors of development for the nearest five years – the board approved the development strategy by 2021]. Rezhym dostupu: <http://www.magistral-uz.com.ua/news/vojceh-balchun-viznachili-osnovni-vektori-rozvitku-na-najblizhche-piytyrichchja-pravlinnja-shvalilo-strategiju-rozvitku-galuzi-do-2021-roku.html>.
2. Belinska M.H. Osoblyvosti formuvannia finansovoi zvitnosti shchodo obliku dokhodnykh nadkhodzen pry vprovadzhenni novoi systemy rozrakhunkiv za vantazhni perevezennia za pryntsyom «rezervuvannia platezhiv» [Features of financial reporting on accounting of revenue receipts in the implementation of the new payment system for freight transportation on a «reservation payments»], Zbirnyk naukovykh prats DETUT, Seriya «Ekonomika i upravlinnia», No. 35, 2016, pp.377-390.
3. Haba V.V. Yakist ta konkurentospromozhnist transportnykh posluh na zaliznychnomu transporti [The quality and competitiveness of transport services in railway transport] Zbirnyk naukovykh prats DETUT, Seriya «Transportni systemy i tekhnolohii», No. 21, 2012, pp.143-146.
4. Chornyi V.V. Konkurentospromozhnist zaliznyts na rynku vantazhnykh perevezen: teoriia, metodolohiia, praktyka [The competitiveness of railways in the freight market: theory, methodology, practice], Kiev, DETUT, 2012, 401 p.
5. Belinska M.H. Rezervuvannia platezhiv yak vazhlyva umova optimalnogo formuvannia dokhodiv PAT «Ukrainska zaliznytsia» vid vantazhnykh perevezen [Reservation payments as an important condition for optimal revenue generation PJSC «Ukrainian Railways' freight] Zbirnyk naukovykh prats DETUT. Seriya «Ekonomika i upravlinnia», No. 34, 2015, pp.62-70.
6. Theoretical lectures (training) of «SPL» on the topic: «The only agreement in 2017», Access mode: <http://www.5pl.com.ua/>
7. Dohovir «Pro orhanizatsiiu perevezen vantazhiv i provedennia rozrakhunkiv za perevezennia ta nadani zaliznychnym transportom posluhy» [The agreement «On organization of transport of goods and payments for transportation and services provided by rail»].
8. Official site PAT «Ukrzaliznytsia». – Access mode: <http://www.uz.gov.ua/>.
9. Myronenko V. K., Haba V. V., Matsyuk V. I., Petrenko L. M. Zaliznychni vantazhni perevezennia [Railway cargo transportation]: Navchal'nyy posibnyk, Kyiv, DETUT, 2015, 248 p.