

Надія Петрівна РЕЗНІК

доктор економічних наук, професор, професор кафедри товарознавства і митної справи,
Державний торговельно-економічний університет
ORCID ID: 0000-0001-9588-5929

Тетяна Едуардівна ГОРОДЕЦЬКА

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри транспортних технологій і
логістики, Державний біотехнологічний університет
ORCID ID: 0000-0001-7350-2624

Ксенія Георгіївна СТЕПАНОВА

студентка факультету торгівлі та маркетингу
спеціальності митна справа, Державний торговельно-економічний університет

ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Резнік Н. П., Городецька Т. Е., Степанова К. Г. Організація міжнародних залізничних перевезень. *Український журнал прикладної економіки та техніки*. 2022. Том 7. № 2. С. 330 – 339.

Анотація

В умовах розвитку залізничного транспорту у межах міжнародних транспортних коридорів і збільшення обсягів вантажних перевезень важливою задачею є питання забезпечення достатнього рівня безпеки перевезень. Інтенсифікація перевізного процесу при значному зношенні основних фондів актуалізують розробку та впровадження методів підвищення безпеки залізничних перевезень небезпечних вантажів, а також технологічних і організаційних заходів, спрямованих на зниження ризиків виникнення аварійних ситуацій з ними. У статті використано методи аналізу та теорії організації експлуатаційної роботи залізниць. Охарактеризовано нормативну базу організації перевезень небезпечних вантажів залізницями. Досліджено основні показники перевезення небезпечних вантажів в сучасних умовах функціонування залізничного транспорту. Розроблено деталізовану структуру чинників, що впливають на умови роботи станцій під час перевезень небезпечних вантажів, і запропоновано заходи щодо вдосконалення технології роботи станцій мережі залізниць з метою підвищення рівня безпеки перевезень. Авторами деталізовано особливості функціонування залізничних станцій під час організації перевезень небезпечних вантажів. Врахування вказаних чинників впровадження запропонованих заходів дозволить підвищити рівень безпеки переробки небезпечних вантажів на залізничних станціях.

У статті досліджено роль залізничного транспорту в Україні. Проаналізовано транспортні умови залізничної доставки вантажів та міжнародні залізничні тарифи, що отримані за перевезення вантажу. Встановлено порядок транспортування вантажу транзитом через територію третіх країн у прямому залізничному сполученні. Визначено документальне оформлення залізничних перевезень. Розглянуто порядок нарахування провізних платежів та платежів за перевезення вантажу. Результати дослідження даної теми можуть бути використані з метою покращити всі основні показники роботи станції, залізниці, підвищити якість логістичного обслуговування клієнтів та перевезення вантажів залізничного транспорту.

Ключові слова: міжнародні залізничні перевезення, Статут залізниць України, КОТІФ, залізничні тарифи, провізні платежі.

Nadiia REZNIK

Doctor of Economic Sciences, Professor, Professor of the Department of Commodity Science and Customs, State University of Trade and Economics

Tetiana HORODETSKA

PhD in Economic Science, Associate Professor, Associate Professor of Transport Technology and Logistics Department, State Biotechnological University

Ksenia STEPANOVA

Student of the faculty of Trade and Marketing, Specialty Customs Affairs, State University of Trade and Economics

ORGANIZATION OF INTERNATIONAL RAIL TRANSPORTATION

Reznik N., Horodetska T., Stepanova K. Organization of international rail transportation. *Ukrainian Journal of Applied Economics and Technology*. 2022. Volume 7. № 2, pp. 330 – 339.

Abstract

In the conditions of the development of railway transport within international transport corridors and the increase in the volume of cargo transportation, the issue of ensuring a sufficient level of transportation safety is an important task. The intensification of the transportation process with significant wear and tear of fixed assets actualizes the development and implementation of methods to increase the safety of railway transportation of dangerous goods, as well as technological and organizational measures aimed at reducing the risks of emergency situations with them. The article uses methods of analysis and theories of the organization of operational work of railways. The regulatory framework for the organization of transportation of dangerous goods by railways is characterized. The main indicators of the transportation of dangerous goods in the modern conditions of railway transport were studied. The detailed structure of factors influencing the conditions for operation of stations during the transportation of dangerous goods was developed, and measures were proposed to improve the technology of operation of the railway network stations in order to increase the level of transportation safety. The authors detailed the peculiarities of the railway stations functioning during the organization of transportation of dangerous goods. Taking into account the specified factors for the implementation of the proposed measures will allow increasing the level of safety of the processing of dangerous goods at railway stations. The article examines the role of railway transport in Ukraine. The transport conditions of the railway delivery of goods and the international railway tariffs received for the carriage of goods were analyzed. The procedure for transporting goods in transit through the territory of third countries in a direct railway connection has been established. This article defines the documentation of railway transportation. The procedure for calculating freight charges and payments for cargo transportation has been considered. The study of this topic makes it possible to improve all the main indicators of the operation of the station and the railway, to improve the quality of logistics service for customers and the transportation of goods by railway transport.

Keywords: *international railway transportation, the Statute of Railways of Ukraine, COTIF, railway tariffs, freight payments.*

JEL classification: L92

Вступ

Міжнародні залізничні перевезення характеризуються вражаючими масштабами переміщення пасажирів і вантажів на значні відстані, особливостями діяльності транспорту, передачею перевізних коштів у тимчасове користування перевізникам іноземних держав. Вони мають ряд особливостей як щодо організації міжнародних залізничних сполучень, так і процедури здійснення перевезень [11].

Міжнародні залізничні сполучення включають такі особливості: при міжнародних залізничних перевезеннях використовується залізниця не однієї держави, що вимагає скоординованих дій залізниць суміжних держав, обліку незбіжних параметрів залізничної колії країн Західної та Східної Європи, розробки нормативної бази, яка регулює взаємовідносини залізниць різних країн; у таких перевезеннях перетин кордону пов'язаний з передачею пасажирів, а також вантажів іноземним залізницям. Процес передачі здійснюється двома способами: а) разом з транспортом

(вагонами та іншими перевізними пристосуваннями); б) без транспорту. Залежно від способу передачі об'єктів міжнародні залізничні перевезення на прикордонних станціях здійснюються пересадкою пасажирів або перевантаженням вантажів чи перестановкою колісних пар вагонів. Обидві процедури є досить складними та потребують чіткої взаємодії залізниць, нормативної регламентації комплексу організаційно-технічних питань; застосування найбільш оптимального способу передачі на прикордонних станціях пасажирів і вантажів разом з транспортом пов'язано з переходом вагонів залізниці однієї держави в тимчасове користування залізницею іншої держави. Цей спосіб пов'язаний з необхідністю регламентації ряду надзвичайно важливих питань, без вирішення яких неможливе здійснення передачі. Це питання, що стосуються порядку та умов передачі вагонів, їх раціонального використання, своєчасного повернення в цілості [1].

Серед вчених, які займалися проблемними питаннями особливостей міжнародних залізничних перевезень, Альошинський Є.С. Залізнична техніка міжнародних транспортних систем (вантажні перевезення) досліджена у роботах Данько М.І. Розробка методики розрахунку прогнозу оцінки із затримки вагонів на прикордонних передавальних залізничних станціях запропонована у роботах [1, 3, 4].

З метою полегшення та поліпшення міжнародного обміну держави-члени надали допомогу з питань найбільшої уніфікації приписів, стандартів, процедур і організаційних методів, що стосуються залізничних вагонів, залізничного персоналу, залізничної інфраструктури і допоміжних служб.

У даній Конвенції сформульовано такі Єдині правила, що стосуються міжнародного залізничного сполучення та допуску залізничного обладнання для використання у міжнародному сполученні: а) «Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів (ЦІВ)»; б) «Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів (ЦІМ)»; в) «Регламент про міжнародне перевезення небезпечних вантажів (РІД)»; г) «Єдині правила до договорів про використання вагонів у міжнародному залізничному сполученні (ЦУВ)»; д) «Єдині правила до договору про використання інфраструктури в міжнародному залізничному сполученні (ЦУІ)»; е) «Єдині правила про затвердження технічних стандартів і прийняття єдиних технічних приписів, що застосовуються до залізничного обладнання, призначеного для використання в міжнародному сполученні (АПТУ)»; з) «Єдині правила про допуск залізничного обладнання, що використовується в міжнародному сполученні (АТМФ)» [2].

Формулювання цілей статті

Метою статті є розкриття ролі та особливості міжнародних перевезень залізничним транспортом; встановлення транспортних умов щодо залізничної доставки вантажів та порядку транспортування вантажу транзитом через територію третіх країн у прямому залізничному сполученні; визначення документального оформлення залізничних перевезень; аналіз порядку нарахування провізних платежів; розкриття міжнародних залізничних тарифів і платежів за перевезення вантажу.

Виклад основного матеріалу

Аналіз основних характеристик організації міжнародних залізничних сполучень показує, що ці характеристики переплітаються зі встановленим порядком здійснення перевезень пасажирів і вантажів залізничним транспортом. Це проявляється у системі взаємопов'язаних нормативних положень про порядок перетину перевізником кордонів і передачі пасажирів та вантажів на прикордонних станціях у залізниці іноземних держав. Головними організаційними моментами перетину вважаються визначення залізничних ліній, що застосовуються для міжнародних перевезень, та питання контролю компетентних органів порядку перетину кордону та наявності необхідних документів. З приводу порядку здійснення міжнародного перевезення

вантажів необхідно зазначити, що окрім обов'язку передачі вантажів на кордоні залізниці іноземної держави та використання при цьому одного із двох способів такої передачі велику роль відіграє питання організації перевезення окремих видів вантажів залізничним транспортом, наприклад дрібними та вагонними відправками. Для кожних видів перевезення встановлений власний правовий режим. Це проявляється у певних обмеженнях перевезення окремих видів вантажів, у різних термінах їх доставки та в неоднакових ставках провізних платежів [3].

Перевезення дрібними та вагонними відправками здійснюються у різних швидкісних режимах. Для цих перевезень встановлені різні терміни доставки вантажів. Питання щодо виконання вантажних робіт вирішуються різними способами. Навантаження вантажу, що перевозиться дрібними відправками, покладається на перевізника, а повагонними – тільки на відправника. Потім встановлюються різні провізні платежі. Ставки при перевезеннях дрібними відправками є більш високими у порівнянні зі ставками при перевезеннях вагонними відправками. Свої особливості має нормативно-правова база, що регулює міжнародні залізничні перевезення, а також організацію міжнародних залізничних сполучень [3].

Основним міжнародним джерелом, що регулює залізничні перевезення в країнах Західної Європи, є КОТІФ. Окрім цієї Конвенції з ціллю конкретизації її положень видано додаткові нормативні правові акти: постанови, правила, інструкції відповідних компетентних органів. Центральне бюро міжнародних залізничних сполучень (у м. Берн) відіграє важливу роль у забезпеченні виконання положень КОТІФ та має широкі повноваження: воно має право давати висновки про тлумачення норм Конвенції; вирішувати спори щодо їх застосування.

КОТІФ як головний нормативний документ, який регулює перевезення вантажів і пасажирів, закріплює найважливіші положення щодо вантажних перевезень і підготовки вантажу до перевезення, розрахунків за її здійснення, основних етапів перевізного процесу та гарантій виконання договірних зобов'язань. Конвенція визначає форму перевізного документа, встановлює вимоги до вантажів, що перевозяться, оголошення цінності вантажу, його доставки і видачі, встановлює відповідальність.

Щодо перевезення пасажирів, КОТІФ регулює право на проїзд і відмову в проїзді, основні вимоги до проїзних документів пасажирів, порядок провезення ручної поклажі, тварин, багажу й автомашин, відповідальність сторін, питання реклаमाції і пред'явлення позову [2].

На даний час правління ПАТ «Укрзалізниця» затвердило порядок визначення плати за використання власних вагонів. Ціни на послуги перевезення парком вагонів Укрзалізниці встановлювалися державою. Товариство недоотримало доходів. Різниця між фіксованою і ринковою вартістю вагонів потрапляла до компаній-посередників чи провокувала корупційні схеми усередині Укрзалізниці. За оцінками експертів, обсяг специфічного ринку склав до 5 млрд гривень на рік. Прийняті рішення можуть дозволити збільшити надходження коштів на розвиток компанії. Такий крок унеможливить корупційні схеми у цьому сегменті та з боку співробітників [4].

Важливість залізничного транспорту у системі транспортних комунікацій України посилюється і тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід – Захід, Балтика – Чорне море. На сьогодні позитивні зміни в компанії є результатом чіткої стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця», послідовного реформування та змін у структурі бізнесу, виважених управлінських рішень, покращення операційної ефективності, посилення фінансової дисципліни та впровадження оптимізаційних змін у процесі закупівель.

Основними транспортними умовами залізничних перевезень вантажів є:

- перевезення вантажів залізничним транспортом організовуються на договірних засадах;

-
- залізниці можуть приймати до перевезення вантажі з оголошеною вартістю;
 - завантаження вантажів у вагони (контейнери), а також вивантаження з них здійснюється відправниками та одержувачами;
 - вантажі повинні завантажуватися без перевищення вантажопідйомності вагона (контейнера);
 - перевезення окремих вантажів здійснюється у супроводі провідника відправника (одержувача);
 - залізниці зобов'язані доставити вантажі за призначенням в установлені терміни.

Обчислення терміну доставки починається з 24-ої години дати приймання вантажу до перевезення. Вантажовідправник має право змінити зазначеного у накладній вантажоодержувача без зміни станції призначення. Залізниця може на заяву відправника, одержувача змінити станцію призначення вантажу, прийнятого до перевезення (переадресувати вантаж), з оплатою витрат за договірним тарифом. Вантажі видаються на станції призначення одержувачу, зазначеному у накладній, після внесення усіх належних залізниці платежів. Сума, одержана залізницею за переданий вантаж, окрім суми, належної залізниці, перераховується зазначеним у накладній одержувачу або відправнику залежно від того, хто з них оплатив вартість вантажу. На станціях призначення залізниця зобов'язана перевірити масу, кількість місць і стан вантажу у разі: прибуття вантажу у пошкодженому вагоні (контейнері), а також у вагоні (контейнері) з пошкодженими пломбами відправника або пломбами попутних станцій; прибуття вантажу з ознаками недостачі, псування або пошкодження під час перевезення на відкритому рухомому складі або у критих вагонах без пломб, якщо таке перевезення передбачене правилами. Прибуття швидкопсувного вантажу з порушенням граничного терміну його перевезення або з порушенням температурного режиму перевезення в рефрижераторних вагонах (контейнерах); прибуття вантажу, який був завантажений залізницею [9].

Головною процедурою транспортування вантажу транзитом через територію третіх країн у прямому залізничному сполученні вважається:

- перевірка перевізних документів, наприклад, вони повинні містити принаймні відомості про вантажі, які необхідні для контролю компетентними органами.

Залізничні компанії (залізниці) повинні забезпечити збереження документів, що знаходяться в їх розпорядженні, протягом не менше п'яти років, що в будь-якому випадку мають бути відповідні до національного законодавства. Залізничні компанії забезпечують унесення до залізничної накладної спеціальної відмітки (штампа) під час перевезень вантажів залізницею відповідно до процедури міжнародного митного транзиту; під час оформлення вантажу у митниці транзиту використовується залізнична накладна; під час завершення процедури міжнародного митного транзиту вантажі й транспортні засоби пред'являються залізничною компанією (залізницею) митниці пункту призначення разом із залізничною накладною й перевізними документами.

Після належного оформлення завершення процедури міжнародного митного транзиту митниця пункту призначення негайно повертає залізничній компанії (залізниці) залізничну накладну [6].

Для документального оформлення міжнародних перевезень залізничним транспортом використовуються документи, що визначають взаємовідносини сторін і супроводжуючі вантаж. Основою юридичних відносин між учасниками міжнародної перевезення є договір перевезення, який укладається в письмовій формі і підтверджується видачею перевізником відправнику транспортного документа. Договір міжнародного перевезення – документ, згідно з яким вантажовідправник приймає на себе зобов'язання надати вантаж і оплатити транспортні послуги, а перевізник – доставити вантаж у певне місце за певну плату. За договором

транспортного експедирування одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу (ст. 929 ЦК України) [7].

Договором транспортного експедирування може бути передбачено надання додаткових послуг, необхідних для доставки вантажу (перевірка кількості та стану вантажу, його завантаження та вивантаження, сплата мита, зборів і витрат, покладених на клієнта, зберігання вантажу до його одержання у пункті призначення, одержання необхідних для експорту та імпорту документів, виконання митних формальностей тощо). Договір перевезення вантажів завжди укладається в письмовій формі з дотриманням обов'язкових реквізитів, установлених законодавством.

Головним документом, що використовується при міжнародних перевезеннях залізничним транспортом, є залізнична накладна міжнародного сполучення. Це документальне оформлення договору перевезення між вантажовідправником і адміністрацією залізниці [6]. Застосовуються дві форми залізничної накладної:

- на основі Конвенції з міжнародних вантажних перевезень;
- на основі Угоди про міжнародне вантажне сполучення (СМГС).

Накладна є формою обов'язкової двосторонньої письмової угоди про перевезення вантажу, яка укладається відправником і залізницею на користь третьої сторони – вантажоодержувача. Накладна одночасно є договором на застава вантажу для забезпечення гарантії, внесення належної провізної плати й інших платежів за перевезення. Накладна супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення. У цій накладній мають бути такі відомості: найменування відправника та його поштова адреса; найменування одержувача та його поштова адреса; найменування договірного перевізника; номер відправлення; номер вагона (контейнера), ким надано вагон для перевезення вантажу (відправником чи перевізником); перелік супровідних документів, доданих відправником до накладної; найменування, маса вантажу тощо [5].

Для розрахунку плати за перевезення вантажів та рейкового рухомого складу, порожніх контейнерів, за супроводження та охорону вантажів і за проїзд провідників потрібно:

- за тарифним керівництвом № 4 залізниць України визначити відстань перевезення;
- визначити характерні особливості перевезення вантажу (швидкопсувний, наливний, небезпечний, великоваговий, негабаритний, спеціальний, військовий, з окремим локомотивом, на зчепі тощо) і застосувати відповідні правила розрахунків плати за перевезення;
- визначити, до якого виду відправки належить вантаж, що пред'являється для перевезення;
- вагонної, збірної вагонної, контрейлерної або контейнерної, і застосувати відповідні правила розрахунків плати за перевезення [5].

Міжнародні залізничні тарифи – це плати і збори, отримані за перевезення, а також правила їх обчислення. Залізничні тарифи є ціною, за якою транспорт реалізує свою продукцію перевезення. Вантажні тарифи є складовою частиною ціни різних товарів. Тарифи окупають затрати транспортної галузі і забезпечують можливість розвитку транспорту.

У цілому розмір тарифної ставки T може бути виражений як:

$$T = C + П \quad (1)$$

де C – собівартість перевезень; $П$ – прибуток, який припадає на одиницю продукції перевізного процесу.

Тарифна ставка повинна бути прибутковою, в іншому випадку галузь повинна одержувати дотацію від держави.

В Україні вантажні залізничні перевезення прибуткові.

Вантажні тарифи повинні сприяти вирішенню важливих державних завдань у галузі виробництва через свій рівень і забезпечувати прибутковість функціонування транспортної галузі.

Найбільш загальні чинники, що впливають на рівень тарифів транспорту:

- вантажопідйомність і рівень завантаження транспортного засобу;
- розмір відправки;
- швидкість перевезення;
- рід вантажу, що перевозиться;
- відстань перевезення тощо [5].

На залізничному транспорті тарифи поділяють на:

- загальні – використовуються при перевезеннях вантажів по всій мережі залізниць (це основний вид тарифів);
- виключні – встановлені на перевезення окремих вантажів на визначених напрямках чи відстанях, а також у деякі періоди часу (вони бувають зниженими і підвищеними);
- пільгові – знижені тарифи використовують при перевезенні вантажів, які належать визначеним організаціям чи призначені для визначеної мети (вони мають форму відсоткових знижок чи зниженого коефіцієнта);
- місцеві – використовуються у місцевому сполученні (у межах однієї залізниці), встановлюються начальником залізниці зі знижкою не більше 25% від тарифів [10].

Залежно від роду відправок і способу перевезення тарифи бувають:

- за вагон – отримані з вагона залежно від маси вантажу;
- за тонну – встановлюються у вигляді плати за 1 т вантажу;
- для контейнерів на перевезення вантажів в універсальних контейнерах транспорту чи підприємств залежно від їх маси брутто.

Розрізняють тарифи вантажної, великої швидкості та пасажирських поїздів. Плата отримується за тарифні відстані, які не завжди співпадають з найкоротшими (це фактична відстань з урахуванням нормальних потягопотоків) [5].

За формою побудови тарифи можуть бути:

- табличними – виражені у вигляді готової плати з вагона, контейнера чи тонни за всі відстані перевезення між окремими станціями відправлення і призначення;
- схемними – плату визначають множенням ставки за 1 ткм, 1 ваг. км на відстань перевезення.

Тарифні ставки встановлюються за родом вантажів з урахуванням повернення вагонів і затримки їх при перевезенні і забезпечення прибутковості залізничного транспорту.

Розрахунки за перевезення вантажів, роботи і послуги, пов'язані з ними, щодо яких не встановлено державні регульовані тарифи, проводяться за вільними тарифами, які визначаються суб'єктами господарювання за згодою сторін у порядку, що не суперечить законодавству про захист економічної конкуренції.

Крім тарифів і зборів за перевезення вантажів залізничним транспортом вантажовідправники, вантажоодержувачі, власники під'їзних колій, порти, організації, установи, громадяни-суб'єкти підприємницької діяльності вносять плату за користування вагонами і контейнерами відповідно до діючих нормативних документів.

Ставки плати за користування вантажними вагонами залізниць залежать від типу вагона та від часу користування. Ставки плати за користування контейнерами залежать від маси контейнера та від часу користування. Складова частина тарифної системи – додаткові збори і штрафи.

Необхідність використання додаткових зборів полягає в тому, що залізниці разом з перевезенням можуть виконувати й інші операції або послуги. Додаткові збори поділяють на фіксовані тарифи та вільні (договірні).

Фіксовані підпадають під державне регулювання і встановлюються для всіх залізниць України на однаковому рівні з рентабельністю 25-35% (всього приблизно 50 тарифів).

За вільними (договірними) тарифами можуть виконуватися роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, щодо яких не здійснюється державне регулювання тарифів. Їх величина визначається кон'юктурою ринку за домовленістю сторін у порядку, що не суперечить антимонопольному законодавству [5].

Згідно зі ст. 62 Статуту, основними правилами щодо розрахунку за перевезення вантажів вважаються:

- платежі за перевезення вантажів і надання додаткових послуг можуть уноситися готівкою, чеками, безготівково, якщо інше не передбачено законодавством, на станціях або передплатою через розрахункові підрозділи залізниць;

- плата за перевезення вантажу вноситься відправником під час оформлення перевезення;

- плата може вноситися іншим платником, з яким залізницею укладено договір;

- розрахунки за перевезення вантажів експортно-імпортних здійснюються згідно з міжнародними угодами та чинним законодавством.

Платежі за перевезення експортних вантажів сплачуються на станції відправлення за відстань від станції відправлення до вихідних прикордонних станцій (включаючи відстань до державного кордону).

Платежі за перевезення імпортних вантажів з припортових станцій можуть сплачуватися на станції відправлення вантажовласником чи експедитором або на станції призначення одержувачем.

Остаточні розрахунки за експортні вантажі, а також за вантажі, що прямують на адресу військових організацій, за перевезення яких платежі були сплачені на станції відправлення, провадяться для експортних вантажів:

- на прикордонній станції, яка передає вантаж на іноземну залізницю; для вантажів, які прямують на адресу військових організацій;

- на станції призначення до оформлення видачі вантажу [8].

Висновки та перспективи подальших розвідок

Оскільки залізничний транспорт є однією зі стратегічних ланок транспорту України, потрібно звертати увагу на залучення інвестицій, а також покращення кадрового потенціалу. Адже незадовільний стан залізничних підприємств може призвести до втрати ще більшої кількості як пасажиропотоків, так і обсягів перевезення вантажів. Таким чином, вирішення проблем логістичної діяльності підприємств залізничного транспорту у майбутньому буде сприяти як збільшенню вантажних залізничних перевезень, так і розвитку транспортної галузі загалом. Для того, щоб логістична система транспортних шляхів мала перспективу, запропоновано низку напрямів розвитку логістичної діяльності підприємств галузі, а саме: запровадження сучасної ефективної процесно-орієнтованої системи управління, інтермодальні перевезення, контейнеризація вантажопотоків, підвищення якості логістичного обслуговування клієнтів залізничного транспорту, встановлення конкурентоспроможних і прозорих тарифів. Ці заходи дадуть можливість використати той потенціал, який сьогодні Україна має, але через брак кадрів, певні політичні та економічні обставини не може повністю використовувати.

Список літератури

1. Данько М.І., Альошинський Є.С., Кіхтєва Ю.В. Розробка методики розрахунку прогновної оцінки по затримкам вагонів на прикордонних передавальних залізничних станціях. *Восточно-европейский журнал передовых технологий*. 2007. № 5/2 (29). С. 61-65.

2. Про приєднання до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТИФ) із застереженнями: Закон України від 5 червня 2003 р. № 943-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/943-15#Text>.
3. Альошинский Є.С. Дослідження функціонування транспортного комплексу по доставці вантажів при міжнародних залізничних перевезеннях. *Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті*. 2008. №5-6. С. 26-30.
4. Дьомін Ю.В. Залізнична техніка міжнародних транспортних систем (вантажні перевезення). К.: Юнікон-Прес, 2011. 342 с.
5. Лаврухін О.В. Вантажні перевезення на залізничному транспорті: навчальний посібник. Харків: УкрДУЗТ, 2015. Ч.1. 260 с.
6. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>.
7. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 435-15. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>
8. Статут залізниць України: затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 № 457. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF>
9. Правила перевезення вантажів. URL: https://uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/.
10. Зелена книга «Залізничні вантажні перевезення». URL: <https://regulation.gov.ua/book/169-zelena-kniga-zaliznicni-vantazni-perevezenna>.
11. Резнік Н.П. Логістика: навчальний посібник. Національний університет біоресурсів і природокористування України. Київ, 2021. 146 с.
12. Резнік Н.П. Організаційно-економічний механізм інвестування АПК: монографія. Умань, видавець «Сочінський», 2014. 300 с.
13. Бараш Ю.С., Чаркіна Т.Ю. Стратегія управління реформування залізничним транспортом України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2016. № 53. С. 24-30.
14. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р.: Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018р. № 430-р. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/NT3764.html.
15. Дейнека О.Г., Позднякова Л.О. Зарубіжний досвід реформування залізничного транспорту в контексті публічного управління та адміністрування Укрзалізниці. URL: <https://railway-publish.com/articles-icut-magazine/5566-zarubizhniy-dosvid-reformuvannya-zaliznichnogo-transportuv-konteksti-publichnogo-upravlinnya-ta-administruvannya-ukrzaliznitsi.html>.
16. Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, on the other. URL: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/yevropejska-integraciya/ugoda-pro-asociacyu>.
17. Никифорок О.І., Стасюк О.М. Європейські принципи пасажирських перевезень залізничним транспортом та їх запровадження в Україні. *Інтернет-газета «Економіка»*, 2017. URL: <http://economica.com.ua/article/71814980.html>.
18. Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС з питань залізничного транспорту: Розпорядження КМУ № 1148 від 26.11.2014. URL: http://kodeksy.com.ua/norm_akt/source-КМУ/type-Розпорядження/1148-26.11.2014.htm.
19. План імплементації Регламенту № 1371/2007 Європейського Парламенту та Ради Про права та обов'язки пасажирів, які користуються залізничним транспортом. URL: http://www.kmu.gov.ua/document/247841269/Action%20Plan_1371-2007_EU.Pdf
20. Овчиннікова В.О., Габелков М.В. Стратегічне управління високошвидкісними пасажирськими залізничними перевезеннями. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 59. С. 76-84.
21. Полтавська О.С. Світовий досвід розвитку залізничного транспорту та перспективи його розвитку в Україні. *Вісник економіки транспорту та промисловості*. 2014. № 4. С. 473-475.
22. Офіційний сайт Укрзалізниці. URL: <http://euinfocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/29219.pdf>
23. Офіційний сайт іспанської залізниці. URL: <https://migrant.biz.ua/ispania/transportes/zaliznytsia-v-ispanii.html>

References

1. Danko, M.I., Alohynskiy, Ye.S., Kikhtieva, Yu.V. (2007). «Development of a methodology for calculating a forecast estimate for train delays at border transfer railway stations». *Vostochno-evropeyskiy zhurnal peredovykh tekhnolohiyi*. no. 5/2 (29), pp. 61-65.
2. Pro pryiednannia do Konventsii pro mizhnarodni zaliznychni perevezennia (KOTIF) iz zasterezhenniamy. Zakon Ukrainy. (2003). [On accession to the Convention on International Railway Carriage (COTIF) with reservations. Law of Ukraine]. No. 943-IV dated June 5, 2003. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/943-15#Text>.

3. Alosynskiy, Ye.S. (2008). «Study of the functioning of the transport complex for the delivery of cargo during international rail transportation». *Informatsiino keruivchi systemy na zaliznychnomu transporti*. no. 5-6, pp. 26-30.
4. Domin, Yu.V. (2011). *Zaliznychna tekhnika mizhnarodnykh transportnykh system (vantazhni perevezennia)*. [Railway equipment of international transport systems (freight transportation)]. Yunikon-Pres. Kyiv. Ukraine.
5. Lavrukhin, O.V. (2015). *Vantazhni perevezennia na zaliznychnomu transporti*. [Freight transportation by rail: a study guide]. UkrDUZT. Kharkiv. Ukraine.
6. Pro zaliznychnyi transport. *Zakon Ukrainy*. (1996). [On railway transport. Law of Ukraine]. No. 273/96-BP dated July 4, 1996. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>.
7. Tsyvilnyi kodeks Ukrainy. *Zakon Ukrainy*. (2003). [Civil Code of Ukraine. Law of Ukraine]. No. 435-15 dated January 16, 2003. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.
8. Statut zaliznyts Ukrainy. *Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy*. (1998). [Statute of railways of Ukraine. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine]. No. 457 dated April 06, 1998. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF>.
9. *Pravyla perevezennia vantazhiv*. [Rules of cargo transportation]. Available at: https://uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/.
10. Zelena knyha «Zaliznychni vantazhni perevezennia». [Green Book «Railway Freight Transportation»]. Available at: <https://regulation.gov.ua/book/169-zelena-kniga-zaliznicni-vantazni-perevezennia>.
11. Reznik, N.P. (2021). *Lohistyka*. [Logistics]. Natsionalnyi universytet bioresursiv i pryrodokorystuvannia Ukrainy. Kyiv. Ukraine.
12. Reznik, N.P. (2014). *Orhanizatsiino-ekonomichni mekhanizm investuvannia APK*. [Organizational and economic mechanism of investment in agriculture]. Vydavets «Sochynskiy». Uman. Ukraine.
13. Barash, Yu.S., Charkina, T.Yu. (2016). «Management strategy of railway transport reform of Ukraine». *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*. no. 53, pp. 24-30.
14. *Natsionalna transportna stratehiia Ukrainy na period do 2030*. *Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy*. (2018). [National transport strategy of Ukraine for the period until 2030. Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine]. No. 430-r. dated May 30, 2018. Available at: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/NT3764.html.
15. Deineka, O.H., Pozdniakova, L.O. «Foreign experience of reforming railway transport in the context of public management and administration of Ukrzaliznytsia». Available at: <https://railway-publish.com/articles-icut-magazine/5566-zarubizhniy-dosvid-reformuvannya-zaliznichnogo-transportuv-konteksti-publichnogo-upravlinnya-ta-administruvannya-ukrzaliznytsi.html>.
16. Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, on the other. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/yevropejska-integraciya/ugoda-pro-asociacyu>.
17. Nykyforuk, O.I., Stasiuk, O.M. (2017). «European principles of passenger transportation by rail transport and their implementation in Ukraine». *Ynternet-hazeta «Zhonomyka»*. Available at: <http://economica.com.ua/article/71814980.html>
18. Pro skhvalennia rozroblenykh Ministerstvom infrastruktury planiv implementatsii deiakykh aktiv zakonodavstva YeS z pytan zaliznychnoho transport. *Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy*. [On the approval of the plans developed by the Ministry of Infrastructure for the implementation of some acts of the EU legislation on rail transport: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine]. No. 1148 dated November 26, 2014. Available at: http://kodeksy.com.ua/norm_akt/source-KMU/type-Rozporiadzhennia/1148-26.11.2014.htm.
19. *Plan implementatsii Rehlementu № 1371/2007 Yevropeiskoho Parlamentu ta Rady Pro prava ta obov'iazky pasazhyriv, yaki korystuiutsia zaliznychnym transportom*. [Implementation plan of Regulation No. 1371/2007 of the European Parliament and the Council On the rights and obligations of passengers using rail transport]. Available at: http://www.kmu.gov.ua/document/247841269/Action%20Plan_1371-2007_EU.Pdf.
20. Ovchynnikova, V.O., Habelkov, M.V. (2017). «Strategic management of high-speed passenger rail transportation». *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*. no. 59, pp. 76-84.
21. Poltavska, O.S. (2014). «World experience in the development of railway transport and prospects for its development in Ukraine». *Visnyk ekonomiky transportu ta promyslovosti*. no. 4, pp. 473-475.
22. Ofitsiynyi sait Ukrzaliznytsi. [Official website of Ukrzaliznytsia]. Available at: <http://euinfocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/29219.pdf>.
23. Ofitsiynyi sait ispankoi zaliznytsi. [Official website of the Spanish railways]. Available at: <https://migrant.biz.ua/ispania/transportes/zaliznytsia-v-ispanii.html>.

Стаття надійшла до редакції 09.04.2022 р.