

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

В. О. ЗАДОЯ

Удосконалення механізму
управління залізничними
пасажирськими перевезеннями
в приміському сполученні

Монографія

ДНІПРОПЕТРОВСЬК
2015

УДК 338.47 : 656.224(-214)
ББК 39.38 : 65.37/.38

Рецензенти:

д-р екон. наук, проф. *Н. І. Богомолова*
д-р екон. наук, доц. *О. М. Гненний*

Рекомендовано до друку вченою радою Дніпропетровського
національного університету залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна
(протокол № 3 від 26.10.2015 р.)

УДК 338.47 : 656.224(-214)

Удосконалення механізму управління залізничними пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні [Текст] : монографія / В. О. Задоя. – Дніпропетровськ : Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2015. – 194 с.

ISBN 978-966-8471-87-2

У монографії досліджуються теоретичні й методичні основи удосконалення механізму управління залізничними пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні в сучасних ринкових умовах за рахунок впровадження нових моделей управління компаніями та оптимізації витрат на перевезення. Запропоновано нову класифікацію моделей побудови приміських пасажирських компаній залежно від масштабів, ступеня самостійності, відомчої підпорядкованості та кількості власників майбутньої компанії, що дало можливість визначити їх переваги і недоліки, сфери оптимального застосування та запропонувати раціональні організаційні структури управління ними. Розроблено теоретико-методичні підходи до оцінки економічної ефективності створення та функціонування приміської пасажирської залізничної компанії, який враховує всі зовнішні фінансові потоки та внутрішні витрати компанії.

Для студентів, викладачів і науковців у сфері управління залізничним транспортом та управління корпораціями.

Лл. 29. Табл. 25. Бібліогр.: 164 назви.

ISBN 978-966-8471-87-2

© В. О. Задоя, 2015
© Дніпропетр. нац. ун-т залізн.
трансп. ім. акад. В. Лазаряна,
редагування, 2015

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ВАТ(ОАО) «РЖД» – Відкрите акціонерне товариство (Открытое акционерное общество) «Российские железные дороги»

ДАК «УЗ» – Державна акціонерна компанія «Українські залізниці»

ДНУЗТ – Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

ППЗК – Приміська пасажирська залізнична компанія

РС – рухомий склад

МВРС – моторвагонний рухомий склад

УкрДАЗТ – Українська державна академія залізничного транспорту

УЗ – Укрзалізниця

ЧДД – чистий дисконтний дохід

ВСТУП

Залізничний транспорт у колишньому СРСР займав провідне місце в забезпеченні потреб населення в перевезеннях. Після здобуття Україною незалежності він поступово втрачає свої позиції. Спад рівня суспільного виробництва, порушення економічних зв'язків з країнами пострадянського простору в дев'яностих роках минулого століття викликали значне скорочення обсягів перевезень на залізничному транспорті, що в сукупності з інфляційними процесами значно зменшило його доходи.

Водночас в Україні розвиваються ринкові умови, до яких залізнична галузь не пристосувалася та своєчасно не провела реформування. Суттєво знижуються обсяги пасажирських перевезень, що пов'язано із зuboжінням населення, міграцією за кордон, зростанням смертності та зниженням народжуваності.

Недостатнє державне фінансування, зменшення ефективності роботи залізничного транспорту через втрату частини обсягів перевезень, збереження низького рівня тарифів на соціально спрямовані пасажирські перевезення призвели до зростання збитковості пасажирських перевезень як у дальньому, так і в приміському сполученні.

У цих умовах катастрофічно наростає знос основних фондів і особливо рухомого складу. Новий пасажирський рухомий склад практично не закуповується. Кількість поїздів та пасажирських вагонів у них поступово зменшується, якість наданих у поїздах послуг не відповідає європейським нормам. Як наслідок, залізничний транспорт на ринку транспортних пасажирських послуг поступово почав програвати автомобільному в приміському сполученні.

Найбільш критичним є стан господарства приміських перевезень, оскільки його збитковість коливається в межах 86–88 %. виправити це становище, як передбачено Програмою Президента України,

за 4 роки, неможливо, оскільки пасажирські перевезення в приміському сполученні потребують значної бюджетної підтримки, якої уряд країни та місцеві органи виконавчої влади зараз не можуть забезпечити.

Для підвищення ефективності функціонування приміських пасажирських перевезень в умовах реформування залізничної галузі необхідно:

- удосконалити існуючий механізм управління приміськими пасажирськими компаніями-операторами в умовах реформування галузі;
- розробити ефективні моделі управління пасажирськими приміськими перевезеннями;
- запропонувати удосконалений теоретико-методичний підхід до визначення собівартості приміських пасажирських перевезень, який дозволить ефективно впливати на зниження їх збитковості.

Окремі питання цієї проблеми в різні періоди розв’язували у своїх працях: А. П. Абрамов, І. В. Белов, В. Г. Галабурда, М. І. Бещев, М. Н. Беленький, О. В. Дмитренко, М. У. Дмитрієв, Ф. П. Кочнев, М. В. Правдін, Н. Г. Смєхова, В. Л. Дикань, Ю. Ф. Кулаєв, Є. М. Сич, М. В. Макаренко, Ю. М. Цветов, О. Г. Дейнека, В. П. Гудкова, І. М. Аксьонов, Ю. С. Бараш, Н. М. Колесникова, В. М. Самсонкін, Є. І. Балака, О. М. Кривопішин, М. Д. Жердев, О. М. Гудков, О. В. Семенцова, К. В. Шерепа, О. О. Карась, Л. В. Костюченко та ін.

Актуальність цих напрямків, їх недостатнє теоретичне, методологічне й практичне опрацювання визначили вибір теми монографії.

Метою дослідження є розробка теоретичних і методичних засад удосконалення механізму управління залізничними пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні в сучасних ринкових умовах.

Мета дослідження зумовила розв’язання таких завдань:

- аналіз наукових праць, наукових розробок та закордонного досвіду стосовно розвитку пасажирських перевезень у приміському сполученні;
- аналіз існуючого стану й організаційної структури пасажирських приміських перевезень та перспектив їх розвитку;
- визначення альтернативних варіантів підвищення ефективності функціонування приміських перевезень;
- удосконалення принципів побудови приміських пасажирських компаній в умовах реформування залізничної галузі;
- розробка теоретико-методичного підходу до оцінки економічної ефективності створення та функціонування приміських пасажирських залізничних компаній (ППЗК);

– визначення принципів оптимізації витрат на приміські пасажирські перевезення.

Об’єктом дослідження є пасажирські приміські перевезення на мережі залізниць України.

Предметом дослідження є теоретичні й практичні аспекти удосконалення механізму управління залізничними пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні за рахунок впровадження нових моделей управління компаніями та оптимізації витрат на перевезення.

Методичною основою дослідження є теоретичні положення економічної науки, зокрема теорії менеджменту, ефективності виробництва й ресурсів, аналізу й оцінки діяльності підприємств залізничного транспорту, законодавчі й нормативні акти Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України, Міністерства інфраструктури України щодо розвитку стратегічно важливих для економіки та обороноздатності держави галузей, зокрема залізничного транспорту.

Для розв’язання поставлених завдань використовувалися методи:

– математичної статистики – для обробки статистичних даних роботи залізничного транспорту за звітний період;

– математичного аналізу – для визначення закономірностей роботи залізничного транспорту у звітному періоді;

– теорії ймовірностей – для обробки та прогнозування перспективних даних роботи залізничного транспорту;

– прийняття рішень, стратегічного планування та системний підхід – для виконання наукових досліджень стосовно визначення оптимальної моделі управління приміськими пасажирськими компаніями;

– імітаційного моделювання – для побудови аналогової та математичної моделей фінансових потоків майбутньої приміської пасажирської компанії;

– порівняльного економічного аналізу – для прогнозування перспективних показників роботи нових транспортних структур за різними моделями;

– організаційно-розпорядчий – для побудови організаційних структур управління пасажирськими перевезеннями.

Наукова новизна результатів дослідження полягає в подальшому розвитку теоретичних основ і методичних підходів щодо реформування механізму управління приміськими залізничними перевезеннями в умовах ринку.

У ході дослідження удосконалено:

– класифікацію моделей реформування пасажирських залізничних перевезень у приміському сполученні, які, на відміну від існуючих, враховують регіон обстеження, ступінь самостійності, відомчу підпорядкованість та кількість власників майбутньої компанії, що дало можливість визначити їх переваги й недоліки, зони оптимального застосування та запропонувати раціональні організаційні структури управління ними;

– механізм управління приміськими залізничними пасажирськими компаніями, який додатково враховує їх взаємодію із зовнішнім середовищем, нормативно-правовою базою, внутрішнім середовищем організації відповідно до її головної мети та, на відміну від існуючого, враховує можливість функціонування підприємств різних форм власності, з різними обсягами транспортних послуг, ступенями самостійності та додатковими видами діяльності, що дало можливість підвищити ефективність функціонування приміського пасажирського господарства в умовах сучасного ринку;

– теоретико-методичний підхід до порівняння різних варіантів моделей приміських компаній з урахуванням усіх зовнішніх фінансових потоків та внутрішніх витрат, що дає можливість оптимізації експлуатаційних витрат ППЗК з метою зниження їх збитковості;

– термінологічне поняття «механізм управління пасажирськими залізничними перевезеннями в приміському сполученні», що надає можливість розробки альтернативних моделей їх реформування, організаційних структур побудови ППЗК та вдосконалення механізму управління приміськими перевезеннями в умовах сучасного ринку.

Набули подальшого розвитку:

– підходи до реформування пасажирських залізничних перевезень у приміському сполученні за рахунок впровадження нових моделей:

- *інтеграційної*, коли регіональні приміські компанії не є юридичними особами або є дочірніми підприємствами-юридичними особами) і підпорядковані Департаменту приміських перевезень у складі Державної акціонерної компанії «Українські залізниці»;

- *державного холдингу*, коли регіональні компанії є юридичними особами і підпорядковані холдингу, 100 % акцій якого належать Державній акціонерній компанії «Українські залізниці»;

- *регіонального холдингу*, коли регіональні компанії є юридичними особами й підпорядковані холдингу, основними власниками якого є

Державне акціонерне товариство залізничного транспорту, органи місцевої влади та приватні компанії;

- *приміської пасажирської залізничної компанії*, яка утворюється за умови об'єднання майна Укрзалізниці або її правонаступника, грошових коштів місцевих органів влади та приватних підприємств, що розташовані в одній, двох або трьох споріднених областях.

Результати досліджень дозволяють оцінити необхідність і можливість створення різних видів приміських пасажирських компаній на окремому полігоні залізниці, прогнозувати економічні результати діяльності таких підприємств з різними організаційно-виробничими й правовими формами.

Приміські пасажирські перевезення як предмет дослідження

1.1. Соціально-економічне значення приміського залізничного транспорту в Україні

Залізничний транспорт – одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, структурних економічних перетворень, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва в перевезеннях, захисту економічних інтересів України.

Державний залізничний транспорт займає провідне місце в транспортному комплексі України – його питома вага в загальному вантажообігу всіх видів транспорту становить 85 % (без урахування трубопроводного), а в загальному пасажирообороті – 56 %. Залізниці мають чи не найважливіше значення для життєдіяльності всієї держави: вони забезпечують господарські та міжобласні зв'язки, сприяють зростанню добробуту українського народу. Це пояснюється розгалуженістю мереж залізничного транспорту, його можливостями обслуговувати виробничі галузі народного господарства й задовольняти потреби населення в перевезеннях незалежно від погодних та кліматичних умов у будь-яку пору року.

У сфері пасажирських перевезень особливо значущим, найбільш динамічним і соціально чутливим є приміське сполучення. Приміські перевезення безпосередньо пов'язані з нормальною роботою всіх галузей економіки країни. Вони сприяють залученню населення передмість до виробничої діяльності, формуванню великої міської агломерації, забезпечують створення умов для гармонійного розвитку особистості, зачіпаючи інтереси різних верств населення: робітників, селян, пенсіонерів, студентів, школярів та ін.

Приміські пасажирські перевезення, що виконуються залізницями, – наймасовіші й найдоступніші для населення, але й найзбитковіші. Це зумовлює подальші напрямки їх розвитку: скорочення часу, що витрачається на поїздки, зменшення витрат і поліпшення інших показників якості обслуговування пасажирів. Завдання розвитку таких перевезень багатопланове і складне, оскільки насправді вимагає особливого підходу як до визначення обсягу змінного пасажиропотоку на станціях, ділянках, напрямках, так і до розвитку інфраструктури й компенсації збитків.

Соціальна значущість таких перевезень полягає в тому, що залізниця краще за інші види транспорту пристосована до освоєння значних приміських пасажиропотоків, забезпечуючи при цьому високу надійність і регулярність сполучення у всі пори року, що і визначає в загальному обсязі приміських пасажирів значну частку осіб, що здійснюють поїздки на роботу і з роботи залізничним транспортом.

Ринок пасажирських транспортних послуг представлений внутрішньоміськими, приміськими, регіональними й міжнародними видами пасажирських перевезень. Кожен з них характеризується різною місткістю ринку, видом і рівнем конкуренції, мотивацією поїздки й еластичністю попиту.

Приміські перевезення, які здійснюються залізничним, автобусним, а також особистим автотранспортом, займають друге місце за масовістю після регіональних. Для населення, що здійснює щоденні поїздки в приміському сполученні на роботу й навчання, основним видом транспорту залишається залізничний через його високу провізну здатність, надійність і регулярність руху. Велику соціальну роль приміський залізничний транспорт відіграє і в перевезеннях міського населення на дачні ділянки, до місць масового відпочинку. Крім того, приміським поїздам належить значна частка у внутрішньоміських перевезеннях.

Приміські пасажирські перевезення на залізницях України здійснюються на магістралі протяжністю 22,3 тис. км. Експлуатаційна довжина електрифікованих ділянок складає 9,69 тис. км (41,74 % загальної довжини головних колій), автоблокуванням та диспетчерською централізацією обладнано 13,5 тис. км; протяжність безстикової колії – 17,7 тис. км, колії на залізобетонних шпалах – 19,5 тис. км [79].

Межі перевезень пасажирів у різних видах сполучення поступово змінюються. Електрифікація ділянок, що прилягають до великих вузлів, вдосконалення технічних характеристик приміських поїздів

і підвищення швидкостей їх руху значно розширили межі приміських зон. Їх середня довжина поступово збільшилася з 50 до 200 км. На окремих напрямках приміські поїзди працюють і на довших маршрутах, об'єднуючи приміські зони великих міст.

Розподіл пасажирських перевезень за видами сполучення має важливе практичне значення для організації перевезень пасажирів, їх планування й економічного аналізу роботи залізниць, вдосконалення тарифів.

Від структури пасажирських перевезень за видами сполучення залежать економічні показники роботи залізниць. Пояснюється це відмінністю собівартості дальніх і приміських перевезень, їх оплатою за різними тарифами. З цією метою на залізничному транспорті на рівні дирекцій, залізниць і по мережі в цілому ведеться роздільний облік витрат і доходів за видами сполучення.

Приміські перевезення стійко займають перше місце за кількістю перевезених пасажирів. Пасажирооборот залізницями України за 2009 рік виконано в обсязі 17 219,6 млн пас.-км, що становить 96,3 % планового завдання та 96,6 % до рівня попереднього року (табл. 1.1) [15]. Кількість відправлених пасажирів за 2009 рік складає 369,4 млн чол., що на 14,4 млн чол. Менше, ніж у 2008 році (–3,8 %) (табл. 1.2) [16].

Таблиця 1.1

Виконання пасажирообороту приміським залізничним транспортом України. Джерело: [16]

Залізниця	Пасажирооборот, млн пас.-км				
	2008 р.	2009 р.		%	
	Звіт	План	Виконання	до плану	до звіту
Донецька	2 120,7	2 125,0	1 923,3	90,5	90,7
Придніпровська	2 946,9	2 985,0	2 908,6	97,4	98,7
Південна	2 351,0	2 370,0	2 300,0	97,0	97,8
Південно-Західна	6 384,4	6 380,0	6 135,2	96,2	96,1
Одеська	1 308,5	1 310,0	1 259,4	96,1	96,2
Львівська	2 721,4	2 710,0	2 693,1	99,4	99,0
Укрзалізниця	17 833,0	17 880,0	17 219,6	96,3	96,6

Кількість відправлених поїздів за 2009 рік на всіх залізницях, крім Львівської, зменшилась до попереднього року на 29 069 од. (–4,5 %) і склала 621 945 од. проти 651 014 од. у 2008 році, у т.ч. по залізницях:

- Донецька – менше на 4 768 поїздів (–5,7 %);
- Придніпровська – менше на 6 602 поїзди (–5,5 %);
- Південна – менше на 5 055 поїздів (–3,6 %);
- Південно-Західна – менше на 9 353 поїзди (–6,5 %);
- Одеська – менше на 4 061 поїзди (–9,4 %);
- Львівська – більше на 770 поїздів (+0,7 %).

Таблиця 1.2

**Кількість перевезених та відправлених пасажирів
у приміському сполученні. Джерело: [16]**

Залізниця	Перевезено пасажирів, млн чол.			Відправлено пасажирів, млн чол.		
	2008	2009	09/08 р., %	2008	2009	09/08.р., %
Донецька	54,02	50,12	92,8	53,90	50,01	92,8
Придніпровська	66,77	66,15	99,1	66,67	66,03	99,1
Південна	62,12	59,38	95,6	62,05	59,29	95,6
Південно-Західна	117,37	112,59	95,9	117,02	112,30	96,0
Одеська	26,86	26,11	97,2	26,82	26,07	97,2
Львівська	57,34	55,84	97,4	57,31	55,66	97,1
Укрзалізниця	384,49	370,19	96,3	383,76	369,36	96,2

Питома вага відправлених поїздів у приміському сполученні відповідає питомій вазі обсягів перевезень (табл. 1.3) [16].

У Законі України «Про залізничний транспорт» [76] записано, що транспортний комплекс залізниць України являє собою одну з найбільш важливих галузей економіки; це складна динамічна система елементів (різних галузей), які взаємодіють у єдиному системному процесі перевезень вантажів та населення.

Конкурентні переваги приміських залізничних перевезень показані в табл. 1.4, у якій наведені результати розрахунків часу, що витрачається пасажиром під час поїздки залізничним і авто-мобільним транспортом у приміському сполученні. У розрахунках враховані

характерні для кожного виду транспорту витрати часу на під'їзди до аеропортів, вокзалів, оформлення багажу, посадку й інші операції: 3–4 год для повітряного транспорту, 0,6 год – для залізничного і 0,3 год – для автобусного в приміському сполученні. Витрати на придбання проїзних документів не враховувалися, бо це складне комбінаторне завдання з різноманіттям різних варіантів, що вимагає застосування сучасних засобів передачі й переробки інформації.

Таблиця 1.3

Питома вага відправлених поїздів у приміському сполученні. Джерело: [16]

Залізниця	Питома вага пасажирообороту в обсязі УЗ, %	Питома вага відправлених поїздів у обсязі УЗ, %
Донецька	11,2	12,7
Придніпровська	16,9	18,2
Південна	13,4	21,9
Південно-Західна	35,6	21,8
Одеська	7,3	6,3
Львівська	15,6	19,1
Укрзалізниця	100	100

Маршрутні швидкості автобусів у приміському сполученні прийняті в діапазоні 40–50 км/год з урахуванням зупинок у населених пунктах на шляху проходження.

У приміському сполученні витрати часу на залізничному транспорті при маршрутних швидкостях 75–100 км/год нижче, ніж при автобусному сполученні й наближаються до часу поїздки на особистих автомобілях. Підвищення швидкості руху приміських поїздів має велике соціальне значення, оскільки скорочується час перебування в дорозі ділових людей, працівників міських підприємств і організацій.

Приміські перевезення збиткові майже у всіх країнах світу. Проте зарубіжні залізниці за збитки отримують фінансову компенсацію від муніципальної влади й зацікавлених організацій. На залізницях України ці перевезення, як і пасажирські перевезення в цілому, не мають фінансової підтримки ні від Уряду, ні від регіональних суб'єктів влади. Збитковість їх покривається за рахунок вантажних перевезень.

Таблиця 1.4

Витрати часу під час поїздки залізничним і автомобільним транспортом у приміському сполученні, год. Джерело: [77]

Вид транспорту	Швидкість, км/год	Відстань, км			
		25	50	75	100
Залізничний	50	1,1	1,6	2,1	2,4
	75	0,9	1,3	1,6	1,9
	100	0,3	1,1	1,3	1,6
Автобусний	40	0,9	1,5	2,2	2,8
	60 (експрес)	0,7	1,1	1,3	2,0
Особисті автомобілі	–	0,8	1,1	1,4	1,7

Послугами приміських поїздів користуються насамперед пенсіонери, студенти, школярі, мешканці тих населених пунктів, де часом іншого транспорту немає.

Згідно з чинним законодавством України, Укрзалізниця надає пільги на проїзд у приміському сполученні 24 категоріям пасажирів. Наприклад, для учасників ВВВ, пенсіонерів проїзд безкоштовний, для студентів денної форми навчання – 50 %, для дітей віком 6–14 років – 75 % від повної вартості квитка.

На сьогодні навіть заплановані субвенції державного бюджету не покривають суми, які повинні компенсуватися за перевезення пасажирів пільгових категорій залізничним транспортом. Значні кошти залізниці недоодержують за перевезення студентів і учнів професійно-технічних навчальних закладів. У державному бюджеті витрати на їхню компенсацію з року в рік передбачаються в розмірі не більше 38,3 млн грн. Також скрутною залишається ситуація з компенсацією за перевезення дітей у віці від 6 до 14 років. В Державному бюджеті кошти на покриття цих видатків не передбачаються взагалі.

Якщо аналізувати надання послуг за перевезення пільгових категорій громадян з 2001 р., то їх вартість збільшилася більше ніж у чотири рази, а компенсація за надані послуги залишилася майже на одному рівні.

Соціальний захист громадян України Уряд і суб'єкти місцевої влади здійснюють шляхом надання пільг на перевезення, встановлюючи

рівень тарифів і правила їх регулювання. Отже, залізниці мають право розраховувати на підтримку як з боку Уряду, так і від адміністрацій областей і великих міст. Проте такої підтримки, незважаючи на соціальну значущість перевезень, залізниці за роки незалежності України практично не отримували. Фактично вони кинуті на самостійне виживання. При цьому засобів для своєчасного оновлення інфраструктури (а також основних виробничих фондів) в залізниць немає.

Експлуатація вагонів з вичерпаним ресурсом може призвести до аварій і катастроф. Щоб уникнути цього, залізничники змушені були відмінити велику кількість приміських поїздів.

Викладене свідчить про кризовий стан приміського сполучення в цілому.

Підвищення технічного рівня і якості обслуговування пасажирів у приміському сполученні сприяє великою мірою вирішенню соціальних питань населення. І успіх у цьому визначається взаємодією залізниць і регіонів, які вони обслуговують.

1.2. Аналіз наукових праць та розробок стосовно пасажирських перевезень у приміському сполученні

В умовах докорінного реформування економіки України необхідна виважена державна транспортна політика, яка враховувала б особливості галузі та її роль у процесах економічних і соціальних перетворень.

Процедура реформування на залізничному транспорті України на сьогодні являє собою досить серйозну проблему. У цьому зв'язку особливо актуальними є питання теорії і практики поєднання державного регулювання й ринкового управління. По-перше, це розробка механізму поєднання державного й ринкового регулювання, а по-друге, створення адаптивних сучасних організаційних структур у галузі.

Діючі організаційні структури управління на залізничному транспорті залишаються механізмом для вирішення виробничих завдань шляхом їх постановки й контролю за виконанням. Це виявляється в розподілі прав і обов'язків, регламентації завдань, діяльності строго

за правилами й інструкціями. Безумовно, такий підхід до формування організаційних структур виправданий у питаннях організації руху й, особливо, безпеки на залізничному транспорті. З іншого боку, у ринкових умовах господарювання, коли з'являється гостра потреба у диверсифікованості доходів, строгою регламентацією розширити прибутковість вкрай важко, оскільки неможливо всю діяльність, і особливо комерційну, заздалегідь описати правилами й інструкціями.

На сьогодні залізницю можна розглядати як агломерацію малих підприємств, що можуть (після певної адаптації) самостійно діяти на ринку товарів і послуг. Виділення деяких структур в окремі компанії – стратегічне питання галузі. У ході його розв'язання необхідно враховувати невизначеність, що виникає під час постачання продукції і надання послуг залізниці, ослаблення соціальної захищеності працівників, втрату прибутковості від сектора послуг (поки що нерозвиненого), зміну мотивації праці, безликий опір середовища й ін. Крім того, слід брати до уваги, що на ринку товарів і послуг за деякими видами продукції пропозиція перевищує попит, а конкурентні торги під час закупівлі ресурсів дозволяють заощаджувати кошти. Отже, виникає ситуація, коли немає необхідності мати власні підприємства з випуску тієї чи іншої продукції чи надання послуг. До того ж виділення деяких непрофільних підрозділів спростить організаційну структуру управління, скоротить накладні витрати, ліквідує перехресне субсидування.

Останнім часом у ході переходу країни до ринкової економіки в галузі не спостерігалися процеси зародження інтрапренерства, тобто функціонування усередині залізниць підрозділів із правом самостійного виходу на ринок товарів і послуг. Навпаки, на рівні залізниць підсилилася централізація в управлінні. Структурні підрозділи стали менш незалежними: зараз вони позбавлені права брати участь у диверсифікованості доходів – заробляти й самостійно використовувати прибуток. Структурні підрозділи застосовують кошторисний метод фінансування, що не дозволяє продуктивно працювати в ринкових умовах і мати закінчену звітність, тому що їхня звітність входить у консолідований баланс залізниці.

За останні роки структурні підрозділи залізниць, залишаючись складовими державного підприємства, набули вкрай мало досвіду самостійної роботи на ринку товарів і послуг. Крім того, склалися непрості умови для структурних перетворень залізничного транспорту:

заплутана податкова система, неурегульоване правове середовище; зайнятий за деякими видами діяльності ринок; агресивний переділ власності; явна невідповідність у пропозиції та попиті за деякими видами товарів і послуг. Галузь, у зв'язку з економічною кризою в країні, втрачає прибутковість. Отже, структурна реформа залізничного транспорту – це об'єктивна необхідність.

Проблемам розвитку різних видів транспорту, зокрема приміського залізничного, ефективного використання його переваг і внеску в збільшення транспортної рухливості населення, модернізації і будівництва дорожньої мережі присвячені праці багатьох учених: А. П. Абрамова, М. Н. Беленького, В. Л. Белозерова, В. Г. Галабурди, Ю. В. Єлізар'єва, Н. Н. Кулагіна, Б. М. Лapidуса, Р. Г. Леонтьєва, В. С. Пластуна, Н. П. Чипіги, В. Н. Шагаєва та ін. У сфері економіки й управління підприємством вагомими є дослідження М. М. Алексєєвої, І. В. Белова, Ф. П. Кочнева, В. Н. Лівшица, О. Ф. Мірошніченко, М. Ф. Тріхункова, В. Н. Шатаєва та ін. Питання транспортного маркетингу, конкурентоспроможності, аналізу транспортного ринку розробляли С. А. Бикадорова, П. В. Куренкова, А. В. Орлова, В. А. Персіанова, Г. М. Фадєєва, Т. С. Хачатурова, Р. М. Царьова, А. Д. Шишкова, В. І. Шубко та ін. Крім того, на формування підходів до створення економічного механізму управління приміськими пасажирськими компаніями значно вплинули наукові праці Е. Н. Баркова, І. В. Калашникової, В. С. Лосєва, В. Г. Мисика, В. А. Подоби, Н. П. Терешиної, В. Т. Шишмакова, М. Л. Артемова, Н. І. Шиповської та ін.

Існує низка наукових праць та розробок, що стосуються реструктуризації та розвитку пасажирських перевезень. Наприклад, Е. А. Уткін [105, с. 39] розглядає реструктуризацію як «організаційно-економічні, правові, технічні заходи, спрямовані на зміну структури підприємства, його управління, форм власності, організаційно-правових форм і здатні привести підприємство до фінансового оздоровлення, збільшення обсягу випуску конкурентоспроможної продукції, підвищення ефективності виробництва». Таким чином, визнається спрямованість реструктуризації пасажирських перевезень на оздоровлення та зростання конкурентоспроможності.

Доктор економічних наук І. М. Аксьонов для підвищення ефективності пасажирських перевезень пропонує використовувати методи логістики та стратегічного маркетингу [5, 15].

У роботі [5, с. 52–58] він констатує, що «весь процес управління пасажиропотоками з початку утворення і до моменту завершення є єдиним логістичним ланцюгом, який може доповнюватися інформаційними, сервісними та іншими потоками» (*переклад тут і далі мій. – В. З.*). Далі автор наводить схему логістичної підприємницької системи обробки пасажирських потоків, за допомогою якої він пропонує підвищити ефективність пасажирських перевезень. Пасажирський комплекс, на його думку, – це складна, умовно дискретна, динамічно детерміновано-ймовірна відкрита логістична система, яка побудована із взаємопов'язаних елементів. Для пасажирського комплексу автор пропонує схему взаємозалежності окремих операцій.

Проблема, якою займається науковець, дуже важлива, оскільки зараз у Головному пасажирському управлінні Укрзалізниці введено посади фахівців з маркетингу, а додатком до Державної цільової програми реформування [40] передбачено відкрити в Україні 82 центрів з логістики. Для цього 6 залізниць подали до Дніпропетровського національного університету замовлення на щорічну підготовку 19 студентів з логістики.

І. М. Аксьонов і В. В. Пасічник наводять декілька посилань на інших авторів, які визначають реструктуризацію як «розподіл великого підприємства на декілька самостійних юридичних осіб», як «створення нової системи управління» або як «перебудову старих адміністративних структур у нові ринкові, що характерно для перехідної економіки» [14, с. 7]. Самі ж автори пропонують «модель організаційних структур управління» залізничною галуззю, тобто спрямовують реструктуризацію саме на «пошук шляхів і способів підвищення ефективності управління на залізничному транспорті» [14, с. 8].

Також І. М. Аксьонов визначає, що одним з основних напрямків вирішення проблем інвестування при реформуванні пасажирського залізничного комплексу та ліквідації існуючої практики компенсації збитків від пільгових і приміських перевезень за рахунок вантажних, оновлення й поповнення пасажирського рухомого складу, ліквідації збитковості перевезень є надання залізницям повноважень щодо регулювання рівня тарифів залежно від попиту. Без цього неможливе відокремлення діяльності пасажирського комплексу в самостійний вид бізнесу [5, с. 23].

У цій же роботі автор зазначає: «Для початкового вирішення питання щодо збитковості перевезень запропоновано ввести в дію

економічний та правовий механізми взаємодії між учасниками пасажирських перевезень – сукупність економічних і організаційних стандартів, форм і методів взаємовідносин між залізницями, з одного боку, і інституціями, що надають пільги на перевезення і зацікавлені в реальному захисті соціальної гарантії громадян. Це забезпечить нормальну роботу залізничного транспорту й розвиток економіки держави. На основі цих механізмів Уряд України й адміністрації регіонів повинні оплачувати збитки за пільгові й приміські перевезення. Головна мета такої взаємодії – одержати максимум прибутку при повному задоволенні попиту й забезпеченні високої якості обслуговування» [5, с. 24].

Професор кафедри «Економіка залізничного транспорту» УкрДАЗТ М. Д. Жердев у своїх працях звертає увагу на неможливість вирішення питання достовірності обліку пільгового контингенту в приміському сполученні, оскільки система, за якою він відбувається, на сьогодні є недосконалою [62, с. 52–58]. Автор пропонує: «...впровадити адресну допомогу, по яку потрібно звертатися один раз на рік до відповідних органів управління соціального захисту або пенсійного фонду для отримання пільги на проїзд, на зразок субсидії на житлово-комунальні послуги. Для покращення обліку пільгових категорій необхідно впровадити видачу проїзного талону для поїздки на залізничному транспорті протягом року, де буде чітко вказано регіон, у якому проживає пільговик, та пільга, яку він отримує, та ввести обмежену кількість поїздок для кожної категорії пільгового контингенту».

Також у роботі [65, с. 52–58] М. Д. Жердев досліджує питання узагальнення системи критеріїв, які впливають на якість транспортного обслуговування на залізничному транспорті. Так, визначається, що в приміському сполученні до первинних критеріїв вибору слід віднести час поїздки, час очікування до початку поїздки; до другорядних – якість транспортного обслуговування, вартість транспортної послуги.

Автором визначено сутність соціально-економічних факторів впливу на обсяги пасажирських перевезень. Також висвітлено проблеми щодо рівня якості наданих послуг у пасажирських перевезеннях та виділено основні критерії вибору пасажиром виду транспорту за видами сполучень.

Н. Б. Малахова описує реструктуризацію як «комплекс заходів, спрямованих на радикальну зміну структури підприємства або його

системи управління, або зміну форми власності, якщо ці заходи спроможні привести підприємство до фінансового оздоровлення, підвищення якості» [103, с. 47]. Так викреслюється, зокрема, мета реструктуризації: фінансове оздоровлення й підвищення конкурентоспроможності.

Ю. С. Бараш [25, с. 17] пропонує низку заходів, що сприятимуть удосконаленню роботи пасажирського господарства в разі приходу на територію України закордонних залізничних перевізників внаслідок реформування структури управління залізничної галузі, зокрема: впровадження гнучкої цінової політики, підвищення швидкості, комфортності пасажирських поїздів, збільшення їх населеності та інші.

Н. М. Колесникова [83, с. 72] зазначає: «Для підвищення ефективності ціноутворення по пасажирських залізничних перевезеннях насамперед необхідно розробити базові пасажирські залізничні тарифи, які б надавали можливість залізницям компенсувати економічно обґрунтовані витрати й отримувати прибутки, достатні для нормального відтворювального процесу».

«Диференціація приміського пасажиропотоку дозволить зменшити кількість зупинок дальніх електропоїздів у приміській зоні і, як наслідок, збільшити швидкість перевезень пасажирів у приміському сполученні, а також зекономити значну кількість енергоносіїв», – звертають увагу С. О. Погасій і О. В. Семенцова [141, с. 65]. Далі автори пропонують переглянути довжину приміських електропоїздів, графіки роботи локомотивних бригад, пов'язаних з приміськими перевезеннями, графіки обертання електропоїздів.

Також О. В. Семенцова [142, с. 103] пропонує «визначити графік зміни пасажиропотоків на маршруті прямування з урахуванням особливостей напрямку руху кожного приміського поїзда і чинники, що впливають на величину пасажиропотоку для даного регіону. Такий підхід дозволить більш обґрунтовано підходити до визначення собівартості перевезень пасажирів і тарифів у приміському сполученні, оптимізувати довжину і графік руху приміських поїздів».

Результати дослідження динаміки розвитку приміського швидкісного руху на закордонних залізницях подані в роботах В. С. Колпакова, В. Г. Шубко [85, с. 57]. Автори зробили висновки, що розвиток приміського швидкісного руху на закордонних залізницях відбувається в трьох напрямках: підвищення швидкостей на існуючих залізницях за рахунок посилення верхньої будови колії й удосконалення

конструкції рухомого складу (Великобританія, Німеччина й деякі інші країни); будівництво спеціальних швидкісних магістралей, ізольованих від іншої частини мережі (Японія); будівництво спеціальних високошвидкісних ліній, що мають пункти стикування з існуючою мережею (Італія, Франція). Високошвидкісний рух пасажирських поїздів є альтернативною системою стосовно авіації й автомобілів.

Слід відмітити також роботу О. М. Гудкова [36, с. 216], у якій автор підкреслює, що підвищення якості обслуговування пасажирів, збільшення доходів від пасажирських перевезень, зниження експлуатаційних витрат є головними завданнями залізничного транспорту України.

Наукові розробки щодо економіки пасажирського комплексу, побудови нового механізму його ефективності обґрунтовує у своїх дослідженнях К. М. Шерепа [151, с. 16]. Вона пропонує новий економічний механізм управління ефективністю приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту України, що дозволяє пов'язати розв'язання економічних, функціональних, технологічних і соціальних завдань та підвищити стандарти якості обслуговування пасажирів і фінансові результати від приміських перевезень [151, с. 18].

На основі виконаних досліджень К. М. Шерепа відзначає: «Виникає необхідність в ліквідації збитковості приміських пасажирських перевезень за рахунок зниження витрат, впровадження швидкісного руху і нового економного рухомого складу, удосконалювання технології обслуговування й організації перевезень на основі маркетингологічного підходу і т. ін. Потрібно негайно створити новий механізм взаємодії комплексу із Урядом, адміністраціями регіонів, споживачами й іншими видами транспорту, тобто необхідно вирішення реальної проблеми залізниць України – створення механізму фінансування новацій та ін.» [152, с. 261].

О. О. Карась у своїй дисертаційній роботі [81, с. 23] подає теоретичне обґрунтування побудови сучасного механізму управління підприємствами залізничного транспорту в ринкових умовах за рахунок раціонального реформування організаційної структури управління та удосконалення управлінських рішень стосовно експлуатації та ремонту пасажирських вагонів.

Одна з найважливіших проблем приміських перевезень – це їх збитковість. П. О. Яновським [156, с. 9] була виконана оцінка фінансового результату приміських перевезень залізницями України.

За підсумками 2008 року відсоток покриття витрат доходами в приміському пасажирському сполученні склав 14,06 %. Такий низький рівень покриття потребує термінового впровадження в перевізний процес науково обґрунтованих економічних, юридичних, технічних та технологічних механізмів забезпечення чіткої взаємодії з користувачами залізничних послуг з метою досягнення необхідного фінансового результату й мінімізації витрат при безумовному поліпшенні якості приміських перевезень.

Головними факторами, які впливають на розподіл приміських перевезень територією країни, є нерівномірність розміщення населення за регіонами. За період з 1997 по 2008 рік кількість відправлених пасажирів у приміському сполученні в основному щорічно зменшується, за винятком незначного зростання у 1998, 2000, 2003, 2006 і 2007 роках. Загальне скорочення обсягів перевезень за цей період склало 13 %, а доходи збільшилися в 5,2 разу в основному за рахунок індексації тарифів.

Автор зазначає [156, с. 10], що «...існує досить тісний зв'язок між розмірами частки приміського сполучення у загальних доходах пасажирських перевезень і середньою дальністю поїздки одного приміського пасажирів...».

Частка витрат на приміське сполучення у загальних витратах на пасажирські перевезення в 3-4 і більше раз перевищує частку в доходах від цього виду перевезень [156, с. 11]. Абсолютні значення витрат на приміські перевезення в 2008 році перевищили доходи більш ніж у 7 раз. Так, відношення витрат до доходів в останні роки постійно збільшується (з 2004 по 2008 р. воно зросло у 1,4 разу). У той же час експлуатаційні витрати в приміському сполученні зросли майже у 2,1 разу при деякому зменшенні обсягів відправлених пасажирів. Собівартість 10 пасажиро-кілометрів у приміському сполученні за останні 12 років також зросла більше ніж у 5,4 разу.

Постійна збитковість приміських пасажирських перевезень та низька якість обслуговування не дає можливості залізничному транспорту успішно конкурувати з автомобільним.

У роботі [156, с. 9–12] наведено детальний аналіз існуючого стану пасажирських перевезень у приміському сполученні за останні 12 років, але немає конкретних пропозицій стосовно підвищення економічної ефективності цих перевезень.

Останнім часом у науковій та періодичній літературі все актуальнішими є питання соціальної значущості приміських пасажирських перевезень. Цьому аспекту залізничних перевезень пасажирів у приміському сполученні приділено увагу в роботах І. М. Аксьонова [12], М. В. Макаренко [100]. Вплив соціальної політики держави на функціонування Укрзалізниці загалом, а особливо на приміські перевезення пасажирів, підкреслює О. М. Кривопішин [90, с. 23]. В. П. Гудкова [35, с. 155] акцентує увагу на виконанні транспортом соціальної та економічної функцій, які часом складно виокремити, тому в практиці їх часто поєднують або плутають. Соціальним аспектом діяльності транспорту вони називають сприяння підвищенню культурного рівня населення, ефективному використанню вільного часу за рахунок розвитку пасажирського транспорту. Натомість підвищення економічної ефективності суспільного виробництва відносять до економічного аспекту.

Виконані в роботі М. Л. Артемова [4] дослідження дозволяють зробити такі висновки: економічні відносини, що склалися в сучасних умовах у сфері перевезень пасажирів у приміському сполученні, через свою непрозорість, асиметричність, суперечність перешкоджають реалізації наявних резервів зі скорочення збитковості приміських перевезень і не відповідають цілям підтримки економічного зростання країни.

Автором розроблено пропозиції з коригування непрямого оподаткування приміських перевезень, що передбачають реалізацію принципу закріплення прибуткових джерел за певним рівнем бюджетної системи відповідно до покладених на нього витратних повноважень і підвищують прозорість економічних відносин у сфері приміського сполучення.

Здійснені дослідження свідчать про те, що інтеграція відповідних підрозділів пасажирського й локомотивного господарств у єдиному підприємстві з приміських перевезень є підтвердженням раціональності розробленої системи економічних відносин, що сприятиме ліквідації витратного механізму утримання й експлуатації моторвагонного рухомого складу як центру виникнення витрат з перевезень пасажирів у приміському сполученні.

У нових умовах господарювання й поступового скорочення перехресного субсидування доцільне організаційне відособлення приміських перевезень шляхом створення підприємств з приміських паса-

жирських перевезень у складі залізниць і їх відділень і переходу на галузевий принцип управління цим видом діяльності. Це дозволить повною мірою реалізувати наявний потенціал у частині скорочення збитковості приміського сполучення, що становить нині майже 50 % величини експлуатаційних витрат на приміські перевезення. При зниженні собівартості приміського сполучення на 5–10 % у результаті мінімізації витрат, що відносяться на пасажирські приміські перевезення, за допомогою уточнення нормативів розподілу умовно-постійних витрат залізничного транспорту, рентабельність цього виду діяльності можливо забезпечити на рівні не менше 10–15 %, що гарантує стійкий розвиток і підтримку відтворювальних тенденцій у пасажирському комплексі.

В. Л. Белозьоров [26, с. 256] зауважує: «Організація взаємодії залізниць з регіонами в галузі пасажирських перевезень може бути побудована без утворення підприємств і на основі створення підприємств різних форм власності. Залежно від протяжності залізниці, числа обслуговуваних державних суб'єктів і кількості великих пасажироутворюючих центрів, організація взаємодії залізниці з регіонами може бути реалізована в трьох варіантах: без створення спеціалізованого підрозділу, зі створенням спеціалізованого відділу або сектора із взаємодії в одній із служб і зі створенням самостійного дорожнього центру взаємодії з державними органами влади регіонів».

Також цей автор пропонує три варіанти побудови структури управління пасажирськими перевезеннями в дальньому сполученні – регіональний варіант, варіант прямого підпорядкування підприємств без створення регіональних дирекцій, і комбінований варіант, що дозволить ефективно вирішувати завдання реформування структури управління пасажирським господарством залізниць у будь-яких експлуатаційних умовах залежно від географічного положення, протяжності й розгалуженості залізниці, її технічного оснащення, розмірів перевезень, кількості великих пасажироутворюючих центрів.

Науковець стверджує, що «реорганізація управління приміськими пасажирськими перевезеннями на базі створення дорожніх або муніципальних приміських компаній (приміських підприємств) дозволяє посилити взаємодію залізниць з регіонами для вирішення питань тарифної політики, відшкодування збитків від приміських перевезень, інвестицій у розвиток пасажирського господарства».

Крім того, визначено, що взаємодію залізниць з адміністраціями регіонів у галузі приміських пасажирських перевезень, необхідність посилення якої зумовлена як загальноекономічними, так і внутрішньогалузевими чинниками, доцільно будувати на принципах, які охоплюють усі можливі аспекти взаємодії: державну політику управління на транспорті, соціально-економічний стан у країні й ін.

О. Г. Теплухіною [147] був розроблений науково-методичний підхід, що дозволяє в умовах збитковості підприємства оцінити ефективність впровадження ресурсозберігаючих заходів відповідно до виконаного обсягу робіт. Автор пропонує розв'язання проблеми збитковості приміських перевезень за рахунок монетизації пільг і підвищення тарифів на перевезення.

У науковому дослідженні були виконані розрахунки з реалізації заходів, спрямованих на економію паливно-енергетичних і матеріальних ресурсів, шляхом впровадження енергозберігаючої системи тягового електроприводу і заміни частини застарілого моторвагонного рухомого складу на сучасний і економічний.

О. Г. Теплухіна [147, с. 148] виконала оцінку ефективності купівлі Московською залізницею нового рухомого складу й заміни застарілих електропоїздів серій ЭР2, ЭР2Т, ЭР2Р, ЭМ2, ЭМ4 на новий високоекономічний поїзд ЭД6. Отриманий результат свідчить про те, що в ситуації, яка склалася, Центральна дирекція з обслуговування пасажирів у приміському сполученні як самостійний господарюючий суб'єкт не в змозі придбати новий рухомий склад. Необхідно або підвищувати економічність нових електропоїздів, або знижувати їх закупівельну ціну за рахунок заміни капіталомістких матеріалів, впровадження нових технологій і раціоналізації виробництва.

За розрахунками автора, для того щоб термін окупності пропонованого заходу склав 8 років, ціна електропоїздів має бути знижена на 90 %. Тому ВАТ «РЖД» буде вимушене знаходити зовнішні джерела фінансування. Ними можуть стати кредити банків, позикові засоби, допомога місцевих органів влади або диверсифікація виробництва.

У роботі Н. І. Шиповської [153] запропонована класифікація чинників, що впливають на ефективність пасажирських перевезень, яка включає дві групи – зовнішні (зовнішньополітичні й загальнодержавні, соціально-економічні, міжнаціональні, міжгалузеві та ін.) і внутрішні (галузеві, організаційно-управлінські, фінансово-економічні, технічної політики і регіональні).

Автором розглядається порядок покриття витрат з приміських перевезень, який визначається на базі вибраної моделі розрахунків і укладених угод між дирекцією і залізницею та виконавчими органами суб'єкта Російської Федерації. У дирекції виділені витрати: прямі й непрямі; власні; з утримання й переміщення рухомого складу; використання дирекцією інфраструктури залізниці; з підсобно-допоміжної діяльності.

Запропонований механізм економічних відносин дирекції із залізницею, з одного боку, і з державними суб'єктами – з іншого, дозволив визначити економічні результати, величина яких залежать від організаційно-виробничої структури.

Проведені Н. І. Шиповською [153, с. 167] дослідження свідчать про таке: «Застосування розроблених моделей економічного механізму дирекції при взаєморозрахунках з учасниками перевезень показало, що найбільша питома вага в загальній сумі податків припадає на податок на майно (64 %). Основна частка податків включається в собівартість перевезень (52 %). Нерівномірний також розподіл податків за рівнями бюджетів: частка загальної суми податків, що сплачуються дирекцією до федерального бюджету, – 20 %, до місцевого – 80 %. Величина податкових відрахувань різна і залежить від організаційно-виробничої форми цих дирекцій».

Автором запропоновано шість різних умов досягнення рентабельності виробничої діяльності дирекцій приміських перевезень, серед яких: зміна компенсацій від регіонів, дотації від залізниць, прибутки від збільшення обсягів роботи і можливого зростання тарифів.

Таким чином, слід зазначити, що різноманітні погляди й наукові розробки потребують докладного вивчення й систематизації з метою визначення найбільш оптимального способу реформування й розвитку приміського сполучення на залізницях України.

Монографія є продовженням досліджень ДШТу, УкрДАЗТу, ДЕТУТу та інших наукових організацій щодо економіки приміських перевезень, включаючи аналіз, планування, облік, контроль витрат і доходів за приміськими пасажирськими перевезеннями; організації господарської діяльності підприємств приміського пасажирського комплексу. Під час написання роботи були використані дані статистичної звітності залізниць, Держкомстату України, матеріали науково-практичних конференцій.

1.3. Моделі управління залізничним транспортом у країнах світу

Для ефективного реформування залізничної галузі України необхідно вивчити досвід реструктуризації залізничного транспорту в країнах колишнього СРСР, ознайомитися з позитивними та негативними наслідками процесу реформування. Залізничний транспорт цих країн має багато спільного з Укрзалізницею, оскільки був частиною загальної транспортної системи Міністерства шляхів сполучення СРСР, яка існувала до 1992 року. Детальне вивчення негативних наслідків структурної реформи дозволить уникнути небажаних помилок або послабити їх дію.

Аналізуючи закордонний досвід реформування залізничного транспорту [140], можна виділити чотири істотних фактори.

По-перше, залізничний транспорт у різних країнах перебуває на різних стадіях свого життєвого циклу. І якщо на залізницях США, Канади, Японії спостерігається певний підйом, то залізниці країн-членів ЄС перебувають на застиглій стадії, а в державах Східної Європи і СНД – на стадії застою. У країнах Європи, а також у США, Канаді й Японії в останнє десятиліття спостерігається зменшення попиту на транспортні послуги залізниць. Питома вага перевезень залізницями зменшується, а якість обслуговування зростає повільніше, ніж на інших видах транспорту. Продовження експлуатації суспільно значущих пасажирських ліній потребує дотацій держави, і часто дуже істотних.

По-друге, реструктуризація світових залізниць має широкомасштабний і незворотний характер. Мета всіх цих перетворень – збереження позицій залізничного транспорту як великого перевізника пасажирів і вантажів.

По-третє, для реформування залізниць використовуються різні форми: приватизація, зміна статусу, укрупнення, розукрупнення, створення спільних компаній та ін. Стрижень усіх перетворень – лібералізація залізниць у кожній країні.

По-четверте, у всіх країнах, де ведеться реструктурування залізниць, не відкидаються (а точніше, визнаються) три форми власності: державна (муніципальна); часткова за участю держави (колективна); приватна.

За державної форми власності держава виконує дві функції: є власником залізниць і їх клієнтом. При цьому механізмом, що регулює питання співробітництва держави й залізниці, служить контракт-план. Контракт-план – це угода між власником державного підприємства і його адміністрацією, що встановлює виробничі завдання, виділені ресурси, делеговані повноваження або тільки принципи компенсації витрат на виконання підприємством збиткових перевезень.

За колективної чи приватної форми власності власник і клієнт залізниці вступають в економіко-правові відносини, що регулюються в кожному конкретному випадку по-своєму. Зараз у країнах з розвинутою економікою є дві базисні філософії функціонування залізничного транспорту:

- американська (з орієнтацією на приватні залізниці);
- європейська (допускає як державне управління, так і приватні залізниці).

В усіх випадках сценарій реорганізації спрямований на підвищення ефективності й утримання технічних засобів на рівні, необхідному для обслуговування клієнтів.

Так, директива ЄС № 91/440 спрямована на створення єдиної залізничної загальноєвропейської швидкісної системи комбінованих перевезень. Країни-учасниці ЄС відповідно до цієї директиви приступили до реформування господарської діяльності залізниць, в основі якого лежить не тільки докорінна технологічна перебудова перевізного процесу з розділенням інфраструктури й комерційної діяльності, але й перегляд відносин власності.

Основні ідеї директиви ЄС № 91/440:

1. Скасування монополії національних залізничних компаній.
2. Виключення будь-яких обмежень у пропозиції послуг транспортними підприємствами.
3. Свобода перевезень на території країни-члена ЄС іншою країною-членом ЄС.
4. Виключення протекціонізму стосовно своїх залізниць.
5. Встановлення єдиних норм і правил.
6. Централізоване розв'язання загальноекономічних проблем.

Від держав-членів ЄС потрібно:

1. Надати національним залізницям повну самостійність.
2. Оздоровити фінансове положення залізниць (списати або реструктурувати борги). Відмовитися від субсидування (крім інфраструктури). Фінансувати перехідний процес реформування.

3. У фінансовій сфері відокремити інфраструктуру від експлуатаційної діяльності (допускається і повний розподіл).

4. Допустити на комерційних умовах треті сторони до залізничної інфраструктури.

5. Соціально значущі функції можуть бути покладені на залізниці тільки за умови фінансової компенсації.

Директива № 91/440 доповнюється директивами № 95/18 «Про ліцензування підприємств залізничного транспорту» і № 95/19 «Про розподіл пропускної спроможності залізничної інфраструктури і стягування плати за користування інфраструктурою». Так, відповідно до директиви № 95/18 перевізник може одержати нитку на графіку тільки в тому випадку, якщо він має ліцензію і сертифікат безпеки. Директивою № 95/19 усувається дискримінація під час розподілу пропускної спроможності інфраструктури й стосовно чужих перевізників.

З урахуванням досвіду реформування залізниць Західної Європи перераховані вище директиви в листопаді 2000 року були переглянуті спільно Європейським парламентом і Європейською радою.

У новій редакції директиви 91/440 фіксується:

- обов'язковість розподілу обліку доходів і витрат;
- необов'язковість структурного й інституціонального розподілу, але за його наявності він супроводжується обов'язковим відділенням функцій, істотно важливих з погляду гарантування прямого й недискримінаційного доступу до інфраструктури, тобто функцій розподілу пропускної спроможності, пов'язаних з установленням плати за виділений за графіком час і ліцензуванням права на перевізну діяльність. Функції стягування плати за користування і відповідальність за менеджмент можуть бути покладені на залізничну адміністрацію чи структуру будь-якого іншого менеджера.

Стосовно безпеки в новій редакції директиви застерігається:

- країни-члени ЄС повинні забезпечити, щоб структури, відділені від залізничних адміністрацій, установлювали норми безпеки й випускали відповідні інструкції, займалися сертифікацією рухомого складу, ліцензуванням перевізної діяльності й розслідуваннями катастроф;
- країни-члени ЄС можуть уповноважувати залізничні підприємства на участь у підготовці норм безпеки й інструкцій, а також контролювати їхнє виконання, але за умови гарантованого відкритого й недискримінаційного спостереження за їхнім виконанням.

Попередня редакція директиви 95/19/ЄС поширює положення з ліцензування підприємницької діяльності (які стосувалися тільки залізничних компаній, що займаються міжнародними перевезеннями, у тому числі комбінованими) на всі компанії, що діють у цьому секторі. Ліцензії, видані в країні, де підприємство зареєстроване, чинні в усіх країнах-членах Союзу. Дія директиви поширюється на всі залізничні підприємства, що діють у ЄС, за винятком тих, що займаються, наприклад, місцевими чи регіональними перевезеннями. Усі підприємства одержують право виходу на нові ринки на уніфікованій недискримінаційній основі, а ризик того, що відсутність ліцензії стане перешкодою, зводиться до нуля.

Нові положення директиви 95/19/ЄС з розподілу пропускної спроможності, оплати користування інфраструктурою й сертифікації безпеки забезпечують:

- більш точне визначення прав залізничних підприємств і провайдерів інфраструктури;
- механізм розв'язання конфліктних ситуацій під час задоволення запитів на нитки графіка й проблем у випадку перевищення попиту над пропозицією;
- розмежування функцій розподілу пропускної спроможності й користування інфраструктурою (неприпустиме виконання однією структурою функцій розподілу і перевізних);
- право на апеляцію.

Розраховувати плату за користування інфраструктурою передбачається на основі прямих витрат з експлуатації залізниць. Допускається зміна, у тому числі й збільшення, тарифної ставки залежно від конкретної мети: більш повної компенсації витрат (включаючи їх змінну складову) і розв'язання проблем, пов'язаних з нестачею пропускної спроможності. Визначається комплекс санкцій і заохочувальних заходів, зокрема, у питанні попередньої публікації інформації щодо системи оплати, включаючи методи її нарахування (з метою забезпечення рівних умов усім перевізникам).

Країни-члени ЄС на виконання директив 91/440, 95/18, 95/19 зобов'язані заснувати два незалежних відомства: перше – регулююче, друге – керуюче інфраструктурою з метою забезпечення гарантованого й недискримінаційного доступу до пропускної спроможності мережі. Завдання цього заходу – створення й заохочення конкуренції між компаніями-операторами й стимулювання переходу вантажних перевезень з автомобільного транспорту на залізничний.

Прийняттям цього пакета завершується епоха традиційних замкнутих національних залізничних систем у межах ЄС, чому деякі країни (наприклад, Австрія, Бельгія, Люксембург і Іспанія) дотепер противилися. У країнах, де вже створені адміністрації інфраструктур (Франція), ще має бути перерозподіл відповідальності згідно з цими директивами. Відповідно до пакета директив відомство регулювання повинне бути наділене функціями арбітражного органу (для випадків звертання операторів із приводу їхньої дискримінації) і моніторингу конкуренції, навіть якщо країна-член ЄС уже має організацію з подібними обов'язками.

Перераховані вище положення директив країн ЄС дозволяють стверджувати, що в результаті реформування відбувається також і реструктуризація права власності за всіма 11 пунктами сукупності часток цього права (табл. 1.5).

Таблиця 1.5

Зміни відносин власності, зумовлені директивами № 91/440, 95/18 і 95/19.

Джерело: [46–48]

Перелік основних положень документа	Зміна складових права власності
Скасування монополій національних залізничних компаній	За всіма 11 пунктами сукупності часток прав власності
Виключення обмежень у пропозиції послуг перевізниками	Найбільші зміни – у частині прав використання і відповідальності
Свобода перевезень для країн ЄС	Найбільші зміни – у частині прав використання, управління, відповідальності, безстроковості
Встановлення єдиних норм і правил	За всіма 11 пунктами сукупності часток прав власності
Централізоване розв'язання загально-економічних проблем	Особливо у частині прав на управління і дохід суверена

Дати однозначне тлумачення всім змінам у правах власності на європейських залізницях у результаті набрання чинності директивами країн ЄС поки не можливо і не тільки тому, що позитивні й негативні сторони реформування повною мірою виявляються лише через певний проміжок часу. Проблема ще й у тому, що «змішана економіка» не дає в чистому вигляді ні спонтанного порядку, ні залізної

ієрархії, ні, тим більше, правового режиму приватної чи державної власності. Тому прийнято вважати, що в кожній країні дослідним шляхом (з урахуванням національної своєрідності та інших факторів) установлюється те співвідношення обмежень і свобод (у тому числі й право власності), що дозволяє найбільш ефективно задовольняти потреби суспільства.

1.4. Закордонний досвід перевезення пасажирів залізничним транспортом у приміському сполученні

1.4.1. Розвиток приміського сполучення залізничного транспорту в країнах зі сталим розвитком економіки

Хоча директивою № 91/440 і визначені загальні підходи до реформування залізничного транспорту, але в кожній країні-учасниці ЄС і, тим більше, у країн, що не входять до ЄС, є свої особливості.

У 80-х роках у світі розпочалися процеси реформування й реструктуризації залізничного транспорту. Реструктуризація, як правило, зводилася до виділення в самостійні структурні одиниці вантажних, пасажирських (включаючи швидкісні) й приміських перевезень з метою припинення перехресного фінансування й забезпечення прозорості витрат. У окремих країнах (Великобританія, Швеція і Німеччина) реструктуризація включала розподіл рухомого складу і шляхів сполучення (разом з інфраструктурою) на окремі види діяльності. Після реорганізації структурні одиниці піддавалися або приватизації, або комерціалізації. Наразі процес приватизації залізничного транспорту доведений до логічного кінця тільки у Великобританії, Японії, США. Водночас упродовж усього періоду реструктуризації й реформування і навіть на певний термін після приватизації зберігається державне дотування залізничного транспорту. Більше того, у період, що передує безпосередньо приватизації, розмір дотацій збільшувався.

Умовно можна виділити три моделі реформування й реструктуризації залізничного транспорту: японську, англійську, шведську.

Характерною особливістю *японської моделі* є створення замість державної залізничної компанії семи приватних компаній, виділених

за географічною ознакою, і холдингової компанії, якій були передані всі борги державної компанії, пакети акцій усіх компаній, а також 20 % земельних ділянок, що мають найбільшу цінність. Постійно впродовж 6–8 років акції залізничних компаній були розміщені на біржі.

Приватні компанії, не підвищуючи тарифів, які вже були істотно високими, за рахунок зниження витрат трьох із семи компаній із середини 90-х років досягли рентабельності. Окрім основної діяльності, майже всі компанії створили мережу готелів і торгову мережу при вокзалах, за рахунок якої отримують від 15 до 30 % усіх прибутків.

Відповідно до *англійської моделі* приватизації державна компанія *British Rail* була розділена більш ніж на 60 окремих компаній за функціональною ознакою (на пасажирські, вантажні, приміські перевезення, а також рухомий склад і вокзали). Приватизація проводилася способом франчайзингу строком до 15 років. Причому на період дії франчайзингу накладалися обмеження на рівень підвищення тарифів, що визначалися для перших трьох років темпами зростання інфляції, а в наступні чотири роки були на 1 % нижче за темпи інфляції. При цьому зберігається субсидування, рівень якого оцінюють у 10 млрд фунтів стерлінгів за десятирічний період. Компанії-оператори беруть в оренду або в лізинг залізничні станції і рухомий склад у компаній, що є власниками цієї частини колишньої державної компанії. Компанії-власники залізничних вокзалів мають намір за прикладом аеровокзалів перетворити їх на гігантські торгові центри. Прикладом такого досвіду є вокзал *Liverpool street* в Лондоні [157, с. 58].

Відмінність *шведської моделі* від англійської полягає в тому, що залізничний транспорт залишається в державній власності. У 1988 році відбулася його реструктуризація шляхом відділення експлуатації рухомого складу від інших видів діяльності. Нині компанією керують приватні менеджери, які встановили нові принципи ціноутворення й оплати праці. Тепер компанія *Swedish rail* є рентабельною, хоча рівень дотацій в 20 разів перевищує рівень прибутку [158, с. 79].

Шведський досвід також показав, що існують ділянки залізничної мережі, які завжди будуть неекономічними незалежно від форми власності.

Приміські сполучення всюди є збитковими – як у Європі, так і в США – і дотуються з відповідних бюджетів. Тільки в країнах Південно-Східної Азії компанії, що виконують приміські перевезення, є рентабельними. Водночас навіть такі прибуткові компанії, як *Kowloon – Canton Railway (KCRC)*, дотуються з бюджету.

У Англії держава бере участь в управлінні пасажирськими компаніями за допомогою видачі ліцензій через Бюро з регулювання виконання залізничних пасажирських перевезень і несе зобов'язання щодо щорічного дотування пасажирських перевезень на рівні 600 млн фунтів стерлінгів за рік, що відповідає приблизно 25 % прибутків від пасажирських перевезень.

У Німеччині в 1996 р. управління регіональними залізничними перевезеннями було передано у ведення влади федеральних земель і окремих міст. Адміністрації земель щорічно отримують від федерального уряду субсидії у розмірі 12 млрд євро на виконання функцій транспортного обслуговування, покладених на них у рамках програми регіоналізації. При цьому центральні органи управління залізницями Німеччини залишаються відповідальними за впровадження технічної політики й освоєння централізованих капіталовкладень [157].

У Франції розглядається можливість передачі відповідальності за транспортне обслуговування регіонам. При цьому державні фінансові субсидії планується направляти регіонам, які, виходячи зі своїх можливостей, вирішуватимуть питання про вибір виду транспорту й частоти залізничного сполучення [131].

У Іспанії збиткові, але соціально необхідні місцеві й регіональні пасажирські перевезення отримують фінансову підтримку від держави, вона несе витрати з утримання інфраструктури й надає компаніям-перевізникам субсидії на підтримку низької вартості квитків, визнаючи роль приміського залізничного транспорту в розвантаженні автомобільних транспортних артерій у міських агломераціях.

У Японії та Італії основними формами фінансової підтримки залізничного транспорту з боку держави та місцевих органів влади є інвестування коштів. У Японії держава виділяє субсидії на будівництво швидкісних магістралей (до 40 %) і безпроцентний кредит на будівництво залізниць. Також надається підтримка місцевою владою відповідно в розмірах 10 і 50 %. В Італії 80 % інвестицій держави в приміські залізничні перевезення спрямовуються на реконструкцію інфраструктури і 20 % – на оновлення парку рухомого складу.

1.4.2. Напрямки розвитку приміського сполучення залізничного транспорту в країнах СНД

У результаті реформ залізничного транспорту країн СНД і Балтії простежується стійка тенденція виведення залізниць з державного сектора економіки. У Вірменії, Грузії, Казахстані, Росії, Узбекистані, Латвії, Литві та Естонії реформування здійснюється шляхом акціонування державних залізниць.

Урядом Росії у 2001 році було прийнято Програму реформування залізничного транспорту та розпочато реформування залізничної галузі. З метою скорочення значних збитків від перевезень пасажирів у приміському сполученні та для підвищення якості обслуговування розпочато та успішно триває процес створення приміських пасажирських залізничних компаній (далі – ППЗК). Усього створено одинадцять таких компаній, сім з яких – перевізники, та буде організовано ще вісім-десять. За їх функціонування суми збитків значно знизилися, в основному за рахунок зростання доходів [124, с. 28]. За результатами 2007 р. пасажирооборот в приміському сполученні склав 48,8 млрд пас.-км, а його частка в загальному пасажирообороті ОАО «РЖД» – 27,3 %.

Зараз у приміському сполученні здійснюються перевезення за регульованими тарифами, у тому числі пасажирів пільгових категорій, та комерційні перевезення за нерегульованими тарифами (інтермодальні перевезення до аеропортів «Автоекспресс», перевезення в системі «мегаполіс–найближче передмістя» швидкісними приміськими поїздами «Спутник», дальні міжобласні перевезення «Експресс»). Перевезення за регульованими тарифами, безперечно, користуються попитом. Кількість відправлених пасажирів постійно зростає. Але вони, незважаючи на зростання дохідної ставки, є збитковими, що пояснюється випереджальним зростанням витрат над доходами. Натомість кількість відправлених пасажирів комерційних перевезень також постійно зростає, але вони приносять прибуток, що є наслідком перевищення темпів зростання доходів над витратами. І хоча їхня частка в загальному пасажирообороті та кількості відправлених приміських пасажирів незначна, вони мають дуже гарні перспективи подальшого розвитку.

Для утворення конкурентного середовища у сфері пасажирських перевезень були утворені нові перевізники: ТОВ «Компанія «Жолау-шилартранс» (Казахстан, поїзди внутрішньореспубліканського

сполучення) і АТ «Приміські перевезення». Право надання послуг з перевезення пасажирів (маршрути пасажирських поїздів) передається приватним перевізникам на конкурсній основі [136, с. 35]. Важливим досягненням реформування галузі є відхід від покриття збитків пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Тепер вони субсидуються за рахунок республіканського бюджету. Це стало можливим завдяки відділенню від структури АТ «Пасажирські перевезення» сервісної діяльності й досягненню максимальної фінансової прозорості кожного з підприємств пасажирського господарства.

У Естонії здійснена націоналізація залізниці, і держава викупила пакет акцій АТ «Естонська залізниця» у їх власника – англо-американської компанії BRS.

Залізниця Естонії має холдингову структуру. Почався продаж окремих підприємств приватним компаніям, у тому числі іноземним інвесторам, а також первинний публічний продаж акцій дочірніх компаній. Значно зменшена чисельність персоналу, зростає інтенсифікація праці. Розширюється застосування форм позикової праці, у тому числі аутсорсингу.

На ринку приміських перевезень активно працюють приватні компанії, які вже перевозять велику частину пасажирів, володіють майже 30 % вагонного парку, у найближчій перспективі повинні з'явитися приватні локомотивні оператори.

З табл. 1.6 випливає, що питання співвідношення приватної і державної власності розв'язуються в різних країнах неоднаково.

У нашій країні особливо популярне питання про необхідність і організаційно-правові форми акціонування на залізниці. Його актуальність зумовлена соціально-політичними умовами, що змінилися в останні десятиліття.

Перш ніж кардинально вирішувати питання про власність, слід погодитися, що обидва варіанти (приватні й державні залізниці) мають позитивні й негативні сторони. На користь приватизації залізниць свідчить той факт, що приватні залізниці, на відміну від державних, спрямовують свою виробничо-господарську діяльність на одержання прибутку шляхом диверсифікованості діяльності, агресивності й твердості, більш ефективного використання основних фондів і трудових ресурсів, гнучкості й швидкості дій на ринку товарів і послуг. Однак приватизація залізниць можлива тільки в тому випадку, якщо вони будуть привабливими для приватних інвесторів.

Таким чином, якщо політика держави спрямована на збереження й розвиток залізничного транспорту шляхом приватизації, вона не може відмовитися від контролю над ним і його підтримки.

Хоча показники роботи державних залізниць здебільшого нижче, ніж приватних, не можна однозначно говорити, що вони гірше працюють. Таке порівняння не завжди коректне – це пов'язано з виділенням інфраструктури й недосконалістю розрахунків порівняння.

Таблиця 1.6

Особливості реформування залізниць у деяких країнах світу.

Джерело: [140]

Країна	Особливості реформування
Швеція	Державне регулювання в інфраструктурі. Право рівної конкуренції. Збори повинні покривати видатки. Модернізація мережі – за державою. Допуск до ниток графіка. Інфраструктура відділена від управління рухом. Реформування з 1988 р.
Англія	Інфраструктура приватизована. Утримання інфраструктури приватними фірмами. Вантажні й пасажирські перевезення реалізують 6 із 26 акціонерних товариств відповідно. Розукрупнення. Комерціалізація. Реформування з 1993 р.
Німеччина	Державне регулювання. Бюджетне фінансування інфраструктури. Регіоналізація місцевого пасажирського сполучення. Передача місцевих ліній в округи. Власність акціонована, але не приватизована. Реформування з 1993 р.
Франція	Власник залізниць – держава. Укладається контракт-план – угода між державою й адміністрацією. Фінансування з боку держави й місцевих адміністрацій соціально значущих перевезень
США	Приватні залізниці. Державні програми підтримки залізничного транспорту. Співробітництво зі штатами у сфері приміських перевезень. Постійний процес розукрупнення й об'єднання. Залізниці об'єднані в асоціації
Польща	Залізниці залишаються під управлінням держави; залежні від дотацій. Виділення зі складу допоміжних структур
Румунія	Державне регулювання. Поетапне реформування з поділом на 5 секторів. Інфраструктура виділяється. Розділяються пасажирські й вантажні перевезення. У перспективі – холдинг

Країна	Особливості реформування
Угорщина	Державне регулювання. Залізничні дотаційні. Об'єднання структур. Приватизація допоміжних структур. Приведення залізниць до європейського стандарту. Позика на модернізацію інфраструктури
Чехія	Державне регулювання. Поділ інфраструктури, організації руху і комерційно-перевізної діяльності (остання приватизується). Субсидування інфраструктури й пасажирських перевезень
Словаччина	Державне регулювання. Децентралізація в управлінні. Відділення перевізної діяльності від інфраструктури (на першому етапі – фінансове)
Болгарія	Залізничні державні. Реформа адміністративно-державного апарата. Закриття підприємств з технічного обслуговування. Є концепція розвитку залізниць до 2020 р.
Австрія	Обидві сфери в державному веденні. Інфраструктура, включаючи і її розвиток, – на дотації держави. Виведення перевізної діяльності на бездотаційну роботу. Планується відкрити свою мережу для компаній інших держав. Активізується діяльність на ринку автомобільних перевезень
Іспанія	Залізничні державні. Державне фінансування. Фінансування на реструктуризацію. Державне регулювання через план-контракт. Приватизація не планується. Розвиток ринкових відносин. Залучення приватного капіталу

Також потрібно враховувати той фактор, що на державних залізницях значно простіше (економічно вигідніше) реалізовувати програму суспільно значущих перевезень, розвивати залізничну мережу в інтересах держави, упроваджувати сучасні технології, зберігати й розвивати науково-дослідну базу.

Незалежно від форми власності держава залишає за собою право розпорядницького впливу на залізничі й обов'язок підтримки й розвитку інфраструктури.

1.4.3. Проблема вибору моделей управління приміським сполученням на залізницях світу

Залізничний ринок у Європейському союзі регулюється основним законодавством (так званим договірним правом) і вторинним законодавством (регламентами, директивами та іншими другорядними актами).

Основою для організації залізничного ринку в Європейському співтоваристві була Директива Ради № 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства [43]. Директива наказує державам-членам ЄЕС розглядати залізницю як будь-яку іншу компанію, що діє на ринку, та зробити їх незалежними від органів державної влади. Більш важливими, однак, були положення, за якими залізнична інфраструктура мала бути у майбутньому відкрита для всіх, хто, виконавши відповідні вимоги, захоче надавати транспортні послуги (спочатку це стосувалося лише так званої «групи залізничних компаній, які здійснюють міжнародні перевезення»; з часом, однак, це почало означати відкриття ринку вантажних перевезень і ринку міжнародного пасажирського транспорту). Задля досягнення цієї мети держави-члени ЄС мали організувати залізницю так, щоб:

- розділити управління залізничною інфраструктурою та здійсненням перевезень (директива не встановлювала жодних схем організаційного розмежування – для обох видів діяльності слід було вести окремий бухгалтерський облік);
- не використовувати державні кошти, виділені на один вид діяльності, в іншому виді діяльності (наприклад, кошти, виділені на обслуговування інфраструктури, не повинні використовуватися для фінансування пасажирського транспорту);
- управляючі інфраструктури надавали цю інфраструктуру за плату на недискримінаційних умовах суб'єктам ринку.

Крім цього, держави-члени ЄС мали вирішити проблему спіралі боргів, у яку потрапили залізниця, утворивши спеціальні рахунки для старих боргів.

Сьогодні більшість залізниць світу перебуває в стадії реструктурування й налаштування господарських механізмів на ринкові відносини. Наступний логічний крок після встановлення форм власності – вибір моделі управління. І залізниця як великі компанії починають розв'язання цієї проблеми з удосконалення виробничої й організаційної структур управління.

Виробнича інфраструктура залізниць являє собою сукупність галузей, підприємств і організацій, що входять у ці галузі, видів їхньої діяльності, покликаних забезпечувати умови для нормальної реалізації процесу перевезення вантажів, багажу й людей. Потреба в її реорганізації викликана тим, що транспорт, у тому числі й приміський, відіграє важливу роль у виконанні національної стратегії сталого розвитку суспільства.

Поняття «сталий розвиток суспільства» з'явилося у 1980-х рр. у процесі діяльності комісії ООН під керівництвом прем'єр-міністра Норвегії Г. Х. Брунтланд. Згідно із завершальним документом роботи комісії під назвою «Наше спільне майбутнє» сталий розвиток було визначено як «...тривалий безперервний розвиток, що забезпечує потреби людей, які проживають нині, без шкоди для забезпечення потреб майбутніх поколінь». Поняття містить дві визначальні концепції:

1) концепцію потреб, зокрема невід'ємних потреб найбіднішої частини населення світу, задоволення яких набуває пріоритетного характеру;

2) ідею застосування державних обмежень на технологічні й соціальні організації, що забезпечують потенціал довкілля для нинішнього та майбутніх поколінь.

Сталий розвиток розглядається як тривалий економічний розвиток, що ґрунтується на певних умовах і нормативах. У вузькому економічному розумінні «сталий розвиток» означає створення суспільних благ для багатьох поколінь і дотримання визначальних передумов його здійснення. Потребують більшої конкретизації часові та просторові параметри сталого економічного розвитку.

Такі організації, як ООН і Організація економічного співробітництва і розвитку (ОЕСР) визначають «сталий розвиток» як взаємозв'язок і баланс економічних, соціальних, екологічних, інституційних та інноваційно-технологічних компонентів з метою максимізації добробуту людини без ускладнення можливостей для майбутніх поколінь задовольняти свої потреби.

Загальноприйнятими показниками сталого розвитку є:

- тривалість життя людини, стан здоров'я;
- відхилення стану довкілля від норм;
- рівень знань та освітніх навичок;
- ВВП на одну особу;
- рівень зайнятості;

- ступінь реалізації прав людини;
- ступінь природоємності господарства;
- ступінь порушення екосистем внаслідок господарської діяльності.

Аналіз існуючих видів транспорту, які застосовуються в нашій країні для приміських перевезень, показав, що залізничний транспорт є найбільш безпечним для навколишнього середовища та суспільства. Це дозволяє залізницям зайняти активну позицію стосовно пропаганди переваг залізничного приміського транспорту для суспільства, адже вони являють собою не просто економічно вигідний і надійний вид транспорту, а транспортну систему, яка дає можливість суттєво зменшити витрати суспільства, має найвищий рівень безпеки, завдає мінімального негативного впливу навколишньому середовищу (порівняно з іншими видами транспорту), потребує найменшого відведення земельних ресурсів для свого функціонування та ін.

Водночас рейковий приміський транспорт має кращі показники порівняно з конкурентами за частотою порушення стабільності руху, кількістю аварій і катастроф та за величиною завданої шкоди суспільству, що робить його найбільш соціально спрямованим та безпечним. У зв'язку з цим галузь має реорганізувати власну роботу у визначеному обсязі перевезень з одночасною реалізацією заходів, які зменшують негативний вплив на суспільство та навколишнє середовище, що є характерним для сталого розвитку.

Реорганізація стосується насамперед управлінської структури залізниці. Для реалізації функцій управління на залізничному транспорті використовують різні організаційні моделі (організаційні структури) управління чи форми розподілу функцій між ланками і структурою управління з вказівкою складу і взаємної підпорядкованості цих ланок. Зараз у закордонній практиці залежно від цілей підприємства й умов зовнішнього середовища є такі типові структури організації управління на рівні фірми:

1. Монопродуктова функціональна організація (менеджмент (маркетинг) – це одна з функцій фірми). Є найкращою для підприємств з однорідною виробничою програмою.

2. Поліпродуктова функціональна організація (менеджмент (маркетинг) – одна з функцій фірми, у якій вводиться управління з різних товарів (послуг)). Найзручніша для фірм із неоднорідною виробничою програмою.

3. Дивізійна організація (підприємство поділяється не за функціями, а за продукцією, клієнтами, ринками та іншими об'єктами). Така організація застосовується для великих фірм, що мають великий ринок збуту (наприклад, національні й міжнародні ринки).

4. Матрична організація (фірма організовується виходячи одночасно з двох і більше критеріїв структурування (наприклад, продукт, клієнт, регіон, функції і т. ін.)). Дозволяє краще координувати дії, знижувати втрати інформації, але вимагає дуже високої кваліфікації персоналу. Використовується в обмежених випадках, наприклад, у транснаціональних компаніях.

Важливий крок у зміні структури управління – використання дивізійної організації в управлінні транспортом (досвід США, Канади і Мексики): відмова від орієнтації тільки на продукт і національні кордони. Розширення меж структурування дозволяє перейти від вузьконаціонального інтересу до розуміння того, що залізниці повинні діяти на загальному ринковому просторі, орієнтуючись при цьому на міжнародні перспективи й участь у спільній конкурентній боротьбі з автомобільним транспортом. Створення таких організаційних структур – одне з головних завдань країн-учасниць ЄС. Тому йде пошук нових шляхів управління залізничним транспортом [140].

Реформування залізничного транспорту Швеції (рис. 1.1), спрямоване на створення умов для діяльності залізниць на комерційній основі, проходить за чотири етапи.

1-й етап: 1988–1992 р. – раціоналізація управління; скорочення штату.

2-й етап: 1992–1993 р. – удосконалювання організаційної структури управління (профінт-центри, бізнес-сектори, нова система бухгалтерського обліку); дозволений доступ до мережі.

3-й етап: 1993–1996 р. – підвищення якості обслуговування клієнтів.

4-й етап: з 1996 р. – якісний розвиток залізниць (розвиток інфраструктури, рухомого складу).

Особливий інтерес викликає транспортна політика Швеції, основні положення якої такі:

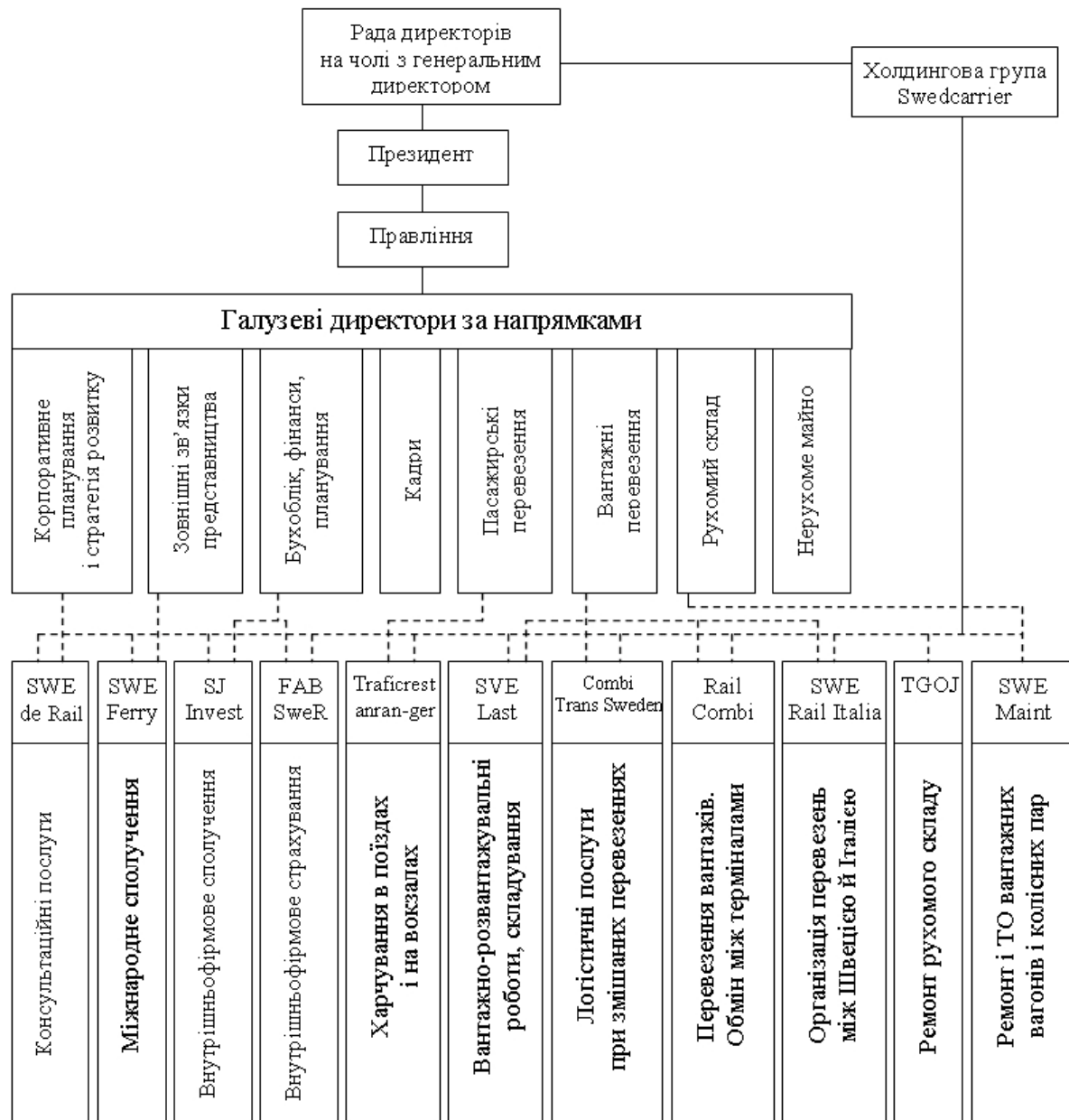
1. Усі види транспорту в конкурентній боротьбі повинні бути в рівних умовах.

2. Розмежування функцій управління (табл. 1.7).

3. Держава бере на себе утримання транспортних мереж.

4. Збори за надані транспортні послуги повинні покривати видатки на утримання.

5. Податки на збори не повинні ставити один вид транспорту в привілейоване становище стосовно іншого.



————— — лінійне підпорядкування;
 - - - - - — оперативне підпорядкування.

Рис. 1.1. Укрупнена організаційна структура групи «SJ Group». Джерело [140]

**Схема розмежування функцій управління на залізничному транспорті
(шведська модель). Джерело: [140]**

Основні завдання управління	Структури, відповідальні за виконання завдань
Формування транспортної політики	Парламент/уряд
Утримання інфраструктури:	
– капіталовкладення в утримання магістральних ліній	Banverket
– капіталовкладення в утримання регіональних ліній	Місцеві органи управління
– утримання і поточний ремонт	Banverket
Одержання права на організацію руху:	
– по магістральних лініях	SJ
– по регіональних лініях	SJ
Визначення розміру збору	Уряд
Викуп нерентабельних видів транспортних послуг	Предмет особливих переговорів
Норми безпеки	Залізнична інспекція

Хоча основна діяльність «SJ Group» – залізничні перевезення, однак необхідно вказати на широку диверсифікованість за неосновною діяльністю, спрямовану на підтримку основної. Створені дочірні компанії об'єднані в окремий холдинг і в оперативному плані вони підпорядковуються бізнес-секторам.

Недолік шведської моделі в тому, що «SJ Group» як структура з експлуатації, не контролює питань утримання й розвитку інфраструктури (одного з найважливіших елементів виробничого ланцюга) [140].

У Німеччині формування організаційної структури включало такі етапи:

1. Поділ задач на ті, що залишаються у веденні держави, і підприємницькі.

2. Створено акціонерне товариство залізниць АТ «DB» з передачею йому майна для підприємницької діяльності.

3. Зі складу АТ «DB» виділені самостійно діючі сектори: інфраструктура, пасажирські перевезення в приміському сполученні й вантажні.

4. Перетворення АТ «DB» у холдингову компанію.

5. Створення багаторівневого концерну з холдинговою компанією і п'ятьма акціонерними товариствами (рис. 1.2).

Управління концерном будується на децентралізації. Вищий управлінський рівень реалізує функції керівництва, координації і контролю. На рівень підприємств передаються повноваження з прийняття рішень і відповідальності за них. До правління концерну входять голови правлінь акціонерних товариств.

Центральні сектори розробляють провідні вказівки в рамках поставлених перед ними завдань, надають інформацію та консультативні послуги підприємствам концерну.

У концерн входять також сервісні центри як самостійні одиниці, орієнтовані на прибуток (утворення, персональне обслуговування, організація харчування, побутові послуги, інформаційна техніка). Галузеві центри (дослідження і технологій, навколишнього середовища, матеріально-технічного постачання) не самостійні (вони працюють на замовлення керівництва концерну й підприємств). До складу концерну входять 194 підприємства. При цьому їхнє підпорядкування визначається напрямком діяльності; підприємство, діяльність якого не належить до жодного головного підприємства, структурно підпорядковується холдинговій компанії.

Для забезпечення рівного доступу до мережі діє «Постанова про недискримінаційне користування залізницями інфраструктурою, принципи стягування плати за користування залізничною інфраструктурою». Водночас більш жорстким став допуск до інфраструктури зовнішніх перевізників. Останні зобов'язані повідомляти про свій намір здійснення перевезень за вісім місяців (є пропозиції щодо збільшення цього терміну до двох років).

Одна з відмітних рис німецьких залізниць – регіоналізація місцевого пасажирського сполучення шляхом передачі відповідальності за організацію й фінансування від федерації до районів і громад. Наприклад, приміське, місцеве й вантажне сполучення (довжиною 70 км) передано у ведення адміністрації округу Дюрен, що самостійно вирішує транспортні питання, у тому числі щодо автобусного сполучення. Створена округом компанія перевозить не тільки пасажирів,

але й підвозить вантажі до магістралі мережі. Приміські перевезення здійснюються на замовлення округу й муніципалітету, що і оплачують їх.

У цілому в Німеччині взятий курс на посилення, реконструкцію й удосконалювання організації руху залізниць; АТ «DB» у перші роки реформ домоглося збільшення пасажирських перевезень, чому сприяло погашення частини заборгованості й адресна допомога на підвищення технічного рівня залізниць. Скорочення витрат відбулося також і за рахунок зменшення чисельності персоналу (з 335 тис. до 256 тис. чол.). Але погано те, що АТ «DB» не зберегло за собою поштові перевезення – дрібні відправки розвиваються неефективно. Проте за всіх недоліків реформи на залізницях Німеччини визнані успішними [140].

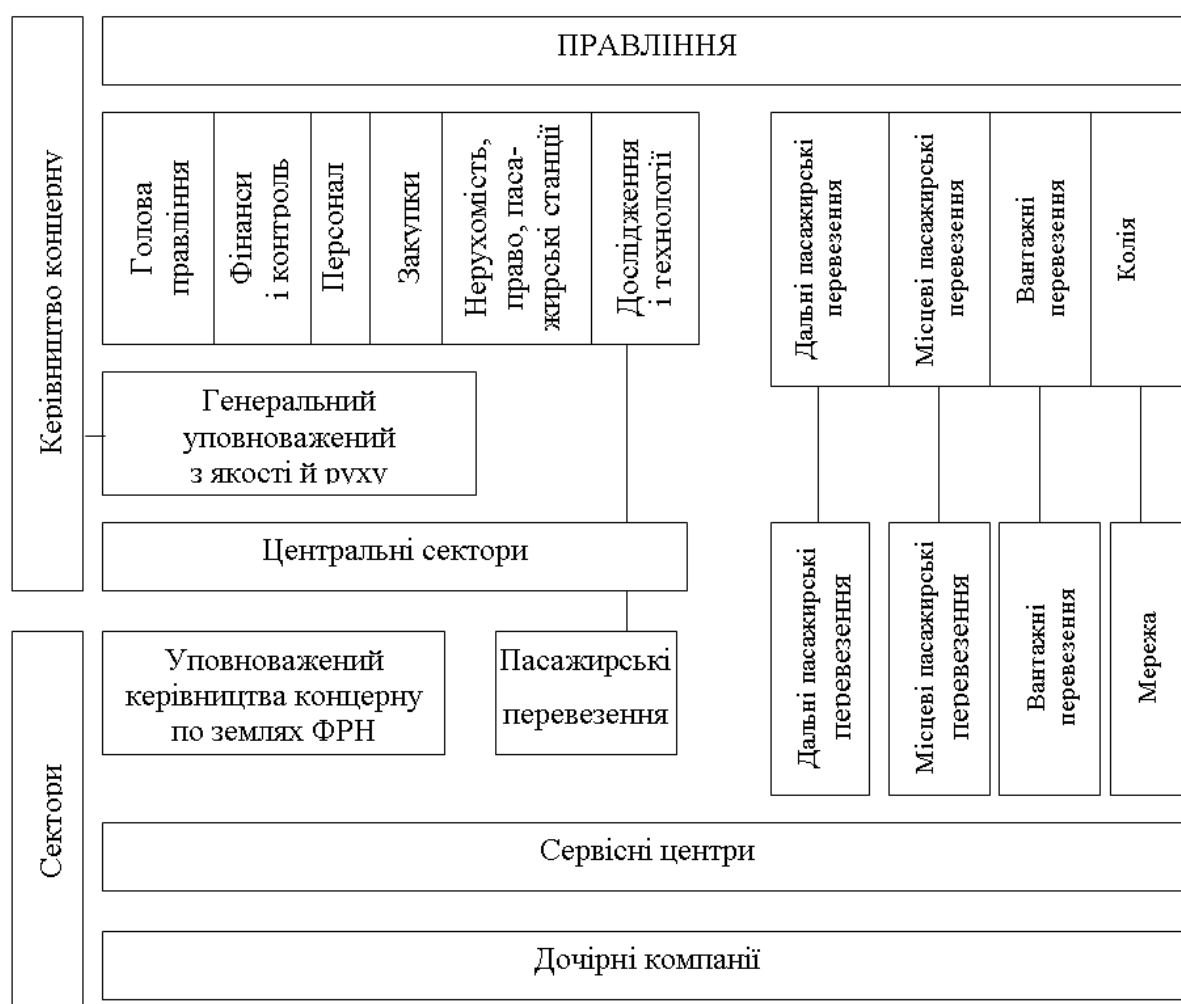


Рис. 1.2. Органіграма концерну. Джерело [140]

На залізницях Великобританії діє 26 пасажирських компаній і 6 вантажних приватних компаній-операторів. Поточним утриманням і ремонтом шляхів сполучення займаються 11 приватних компаній. Крім того, роботи з поточного обслуговування й ремонту колії виконують приватні фірми за окремими контрактами. Розукрупнення структур на британських залізницях спрямовано на широку комерціалізацію низової ланки (тобто на рівні контактів із клієнтами). Інфраструктурою відає адміністрація державного підприємства *Railtrack*, що функціонує на комерційних умовах.

Створено систему підтримки процесу експлуатації, що базується на заохоченні компаній-операторів, *Railtrack* і компаній з ремонту і поточного утримання колії. При цьому *Railtrack* є гарантом стабільності й розподілу ризику між малими й великими компаніями-операторами, що несуть фінансову відповідальність за інциденти, пов'язані з управлінням чи рухомим складом, а *Railtrack* – за стан інфраструктури (незалежно від того, з чийої вини – *Railtrack* чи іншої компанії-оператора відбувся інцидент). При цьому компенсацію за заподіяний збиток виплачує *Railtrack*. Таке саме правило поширюється і на підрядників *Railtrack*.

Замовник пасажирських перевезень – структура (служба) при Міністерстві транспорту. Вона ж визначає дотації на соціально значущі перевезення й умови експлуатації. Ця служба наділена правом видавати франшизи на пасажирські перевезення. Компанії-оператори орендують рухомий склад для пасажирських перевезень у трьох приватизованих компаній. Контроль доступу конкуруючих компаній на мережу *Railtrack* здійснює незалежна служба. Вона ж захищає інтереси замовників транспортних послуг і займається тарифоутворенням.

Підсумки роботи британських залізниць за два роки після проведеної реформи, на думку директора *British Rail*, показали, що залізниці не стали працювати краще через:

1. Незадовільний стан інфраструктури (колії, системи енергопостачання, сигналізації і зв'язку).
2. Скорочення чисельності персоналу (у тому числі кваліфікованого, з великим стажем роботи).

Більшість аварій і збоїв у графіку руху поїздів відбувалися саме з цих причин [140].

Підбиваючи підсумки, слід зазначити, що перед країнами ЄС, Японією і США постають два складних завдання: по-перше, залучення

додаткових обсягів перевезень і підвищення прибутковості; по-друге, зниження експлуатаційних витрат. Одним із шляхів підвищення прибутковості пасажирських перевезень є застосування залізницями більш гнучких методів ринкового ціноутворення. При цьому основними критеріями для призначення тарифів є швидкість, категорія поїздів, рівень пропонованих послуг і комфорту, конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг. У деяких країнах розглядається можливість вільного встановлення тарифу. Наприклад, у Франції на деяких напрямках як експеримент вводиться нова система встановлення тарифів, не пов'язана з покілометровою шкалою [140].

Намічені також такі шляхи підвищення прибутковості:

- підвищення якості підготовки персоналу, виконання ним службових обов'язків на високому рівні;
- вдосконалення системи продажу квитків і служби інформації про поїзди і бронювання місць відповідно до інтересів клієнтів;
- пристосування до індивідуальних потреб окремих груп клієнтів;
- поліпшення харчування;
- розширення підсобно-допоміжної діяльності;
- комерційне використання вільних площ.

Також одним з дієвих способів збільшення обсягів пасажирських перевезень є подальший розвиток і розширення мережі швидкісного сполучення.

Таким чином, розглядаючи досвід реформування та організації приміських пасажирських перевезень у закордонних країнах з високорозвинутою економікою, можна зробити такі висновки:

- для успішного розв'язання завдань, пов'язаних з перевезеннями пасажирів як у межах міста, так і в приміському сполученні, широко використовуються пов'язані між собою майже всі види сухопутного й повітряного транспорту;
- у пасажирському приміському сполученні використовується високошвидкісний залізничний транспорт із мінімальною кількістю зупинок на шляху прямування, що позитивно впливає на скорочення часу доставки пасажирів до місць призначення;
- для збільшення населеності вагонів застосовуються поїзди модульного типу зі змінною кількістю вагонів;
- з метою збільшення привабливості приміського залізничного транспорту необхідно розглянути можливість упровадження єдиного проїзного квитка на залізничний та інші види транспорту;

– західні країни йдуть шляхом відділення приміського залізничного транспорту від загальних перевезень шляхом будівництва спеціалізованих залізничних ліній.

Висновки до розділу 1

На основі аналізу наукових праць та розробок стосовно розвитку пасажирських перевезень у приміському сполученні можна зробити такі висновки:

1. Слід зазначити, що зараз існує низка наукових праць та розробок стосовно реструктуризації та розвитку пасажирських перевезень, зокрема і в приміському сполученні. Закордонні й вітчизняні вчені звертають увагу на те, що в сучасних умовах для успішного функціонування залізничної галузі та інтеграції до ЄС потрібно забезпечити:

- реструктуризацію структури управління галуззю з метою чіткого розмежування природно-монопольних і потенційно конкурентних видів господарської діяльності, стимулювання конкуренції в другому випадку і посилення державного контролю в першому;

- збереження переваг інтегрованих систем – технологічної цілісності, керованості й надійності;

- відмову від витратного принципу ціноутворення на послуги суб'єктів природних монополій, поділу тарифів на природно-монопольну й конкурентну складові;

- повну організаційну й фінансову прозорість діяльності залізничних підприємств;

- недискримінаційний доступ незалежних виробників і споживачів до послуг залізничної галузі в умовах ефективного антимонопольного регулювання;

- припинення перехресного субсидування різних категорій споживачів.

2. Аналіз моделей управління приміськими пасажирськими перевезеннями в країнах світу показав, що частка залізничного транспорту на ринку транспортних послуг Європи з 1970 до 1998 р. знизилась. Для усунення цієї негативної тенденції та підвищення цього показника були розроблені директиви Європейського союзу 91/440 (регламентація питань розвитку залізниць країн ЄС), 18/95 (вимоги до ліцензування підприємницької діяльності на залізницях) і 19/95 (принципи розподілу пропускної спроможності залізниць та плати за користу-

вання інфраструктурою), якими передбачалося істотне реформування залізничного транспорту європейських країн, у тому числі приміського сполучення. Дослідження показали, що незважаючи на різні підходи до структурної реформи приміського сполучення, є певні спільні дії, які слід виконати всім країнам. До них можна віднести вибір організаційно-правової форми суб'єкта господарювання – новоутвореної структури управління приміськими перевезеннями.

3. На вибір організаційно-правової форми управління приміськими перевезеннями впливає низка чинників:

- збереження залізничного транспорту як єдиного виробничо-технічного комплексу та корпоратизація усіх структур разом;
- збереження державного регулювання та контролю за діяльністю компаній з приміських пасажирських перевезень;
- збереження стабільності роботи та безпечного функціонування приміських пасажирських перевезень;
- збереження соціального захисту працівників залізничного транспорту;
- традиції розвитку залізничного транспорту в кожній країні;
- питома вага залізничного транспорту в загальних обсягах транспортних перевезень;
- ступінь розвитку ринкових умов у конкретній країні;
- швидкість структурної реформи;
- національні особливості характеру народу та його готовність працювати в ринкових умовах.

Для України дуже важливим є врахування перших чотирьох чинників, що дозволить залізничному транспорту країни поступово та надійно інтегрувати у єдину європейську та світову транспортну систему, виключивши можливість негативних наслідків структурної реформи.

4. На основі виконаного аналізу вітчизняних і закордонних наукових праць та практичних розробок можна зробити висновок, що рекомендацій щодо створення оптимального механізму управління приміськими пасажирськими перевезеннями, гідного для наслідування, у країнах Європи та колишнього СРСР не існує, оскільки в кожній з них ринкові відносини перебувають на різних рівнях розвитку. Крім того, кожна з країн має свої національні особливості ринку, ступінь розвитку залізничного транспорту, знос пасажирської інфраструктури та рухомого складу, продуктивність праці та різну підтримку уряду країни.

З урахуванням сказаного вище необхідне удосконалення існуючого механізму управління пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні за рахунок:

- розробки наукових принципів побудови моделей управління з різними формами власності, обсягами перевезень пасажирів, зонами впливу та підпорядкованості;

- теоретико-методичного підходу до порівняння між собою різних організаційних моделей управління пасажирськими перевезеннями з урахуванням оптимізації експлуатаційних витрат;

- детального аналізу витрат на експлуатацію конкретних пасажирських поїздів на окремих напрямках та надання рекомендацій щодо зниження цих витрат.

Вплив сучасного ринку на ефективність пасажирських перевезень у приміському сполученні

2.1. Структура виконання досліджень

Попередній аналіз показників роботи Укрзалізниці за останні роки показав, що ефективність її діяльності постійно знижується.

Для ліквідації цієї негативної тенденції необхідно розробити науково обґрунтований стратегічний план, метою якого є:

1. Підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту в умовах сучасного ринку за рахунок збільшення доходів від вантажних і пасажирських перевезень та зниження питомої величини витрат.

2. Формування сучасного механізму управління залізничним транспортом шляхом розмежування регуляторно-контрольних і виробничих функцій та побудови нової організаційної структури.

3. Інтеграція Укрзалізниці до єдиного європейського транспортно-го простору з метою збільшення обсягів перевезень за умови обов'язкового підвищення якості вантажних і пасажирських перевезень, оновлення рухомого складу та удосконалення інфраструктури залізниць.

У монографії пропонуються дослідження лише за другим пунктом вказаної мети, які стосуються визначення оптимальної моделі корпоративної трансформації в системі приміських залізничних перевезень та підвищення ефективності їх функціонування.

Для розробки загальної методики виконання досліджень спочатку необхідно визначити поняття механізму управління пасажирськими перевезеннями у приміському сполученні. На наш погляд, це система заходів (програмних, правових, адміністративних, технічних, логістичних) та сукупність підприємств і підрозділів залізничного транс-

порту будь-якої форми власності, побудованих за певною ієрархією залежно від їх функцій та взаємодії для ефективного виконання своїх цілей в умовах сучасного ринку.

Будь-який стратегічний план можна реалізовувати за кількома варіантами, які в менеджменті називаються стратегічними альтернативами. Для вирішення завдань такого класу Р. А. Фатхутдінов пропонує ситуаційний, або варіантний, підхід. Він констатує: «Застосування ситуаційного підходу ґрунтується на альтернативності досягнення однієї й тієї ж мети під час прийняття або реалізації управлінського рішення з урахуванням непередбачених обставин» [148, с. 146].

У монографії запропоновано кілька стратегічних альтернатив – моделей реформування приміських залізничних перевезень України. Для вибору найкращої з них запропонована методика виконання дослідження, яка передбачає таку послідовність (рис. 2.1):

1. Визначення місії пасажирських перевезень у приміському сполученні та їх основних завдань.
2. Оцінка впливу зовнішнього середовища на пасажирські приміські перевезення.
3. Управлінське обстеження сильних та слабких сторін пасажирських приміських перевезень.
4. Аналіз можливих моделей реформування пасажирських перевезень у приміському сполученні та їх порівняння за економічним критерієм.
5. Остаточний вибір моделі управління пасажирськими приміськими перевезеннями.

За визначенням [142, с. 262], місія – це основна загальна мета організації, заради якої вона (організація) утворена. Сучасна місія залізничного транспорту – це перевезення вантажів і пасажирів рейковими видами транспорту, а також ведення підсобно-допоміжної діяльності (торговельна діяльність, ремонт транспортних засобів, забезпечення електричною, тепловою енергією та зв'язком сторонніх організацій і клієнтів та ін.).

Відповідно до Програми реформування залізничного транспорту [39] основною місією реформування приміського комплексу є:

- підвищення стійкості роботи приміського пасажирського комплексу, безпеки і якості послуг, що надаються ним;
- підвищення ефективності виробничо-економічної діяльності, введення її на беззбитковий рівень;

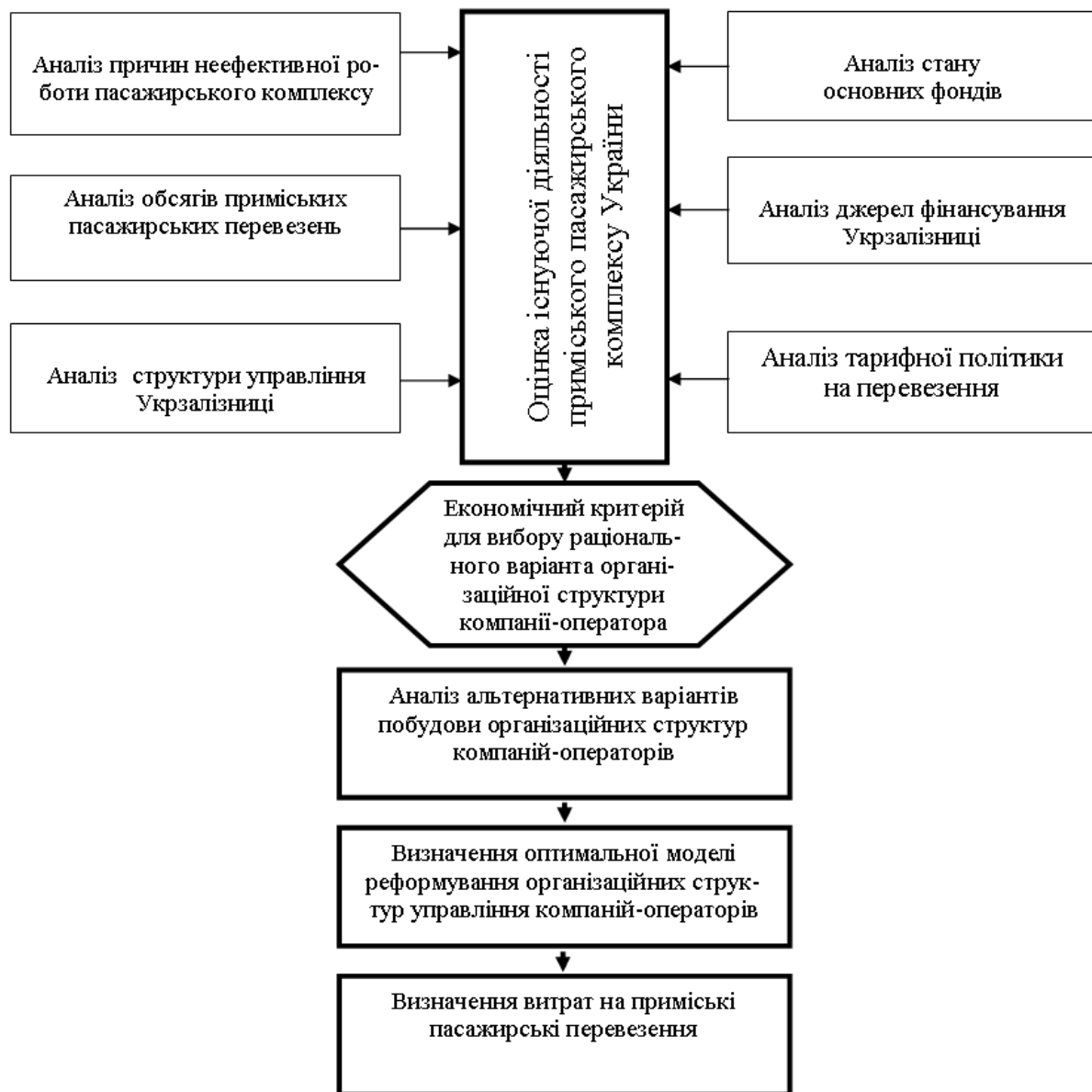


Рис. 2.1. Послідовність виконання досліджень стосовно удосконалення механізму управління приміськими пасажирськими перевезеннями

Джерело: розробка автора

- задоволення платоспроможного попиту на пасажирські перевезення в приміському сполученні;
- побудова системи логістики управління приміським комплексом.

Таким чином, можна сформулювати основну мету реформи приміських пасажирських перевезень в умовах розвитку конкуренції – це підвищення ефективності пасажирського приміського господарства, зменшення збитковості приміських перевезень, покращення якості обслуговування пасажирів у результаті впровадження удосконаленого організаційно-економічного механізму.

Для цього повинні бути виконані такі умови:

- розробка і впровадження політики розвитку приміського сполучення;
- технічне переоснащення приміського господарства;
- першочерговість заходів забезпечення й підвищення попиту на приміські перевезення, зниження їх збитковості;
- досягнення прозорості обліку технічних, технологічних і виробничо-фінансових операцій у приміському пасажирському комплексі.

Відповідно до Програми розвитку структурної реформи залізничного транспорту [40], у результаті реформування у складі Укрзалізниці повинні бути створені приміські пасажирські залізничні компанії. І, як наслідок, повинно відбутися подальше розділення функцій державного і господарського управління.

Функції УЗ в галузі державного управління пасажирськими перевезеннями [40]:

- ціноутворення на соціально спрямовані перевезення пасажирів, багажу та пошти;
- забезпечення виконання законодавства України стосовно пільгового проїзду пасажирським залізничним транспортом;
- формування і затвердження державного замовлення на соціально значущі пасажирські перевезення і величини дотацій на покриття їх збитковості, пов'язаної з державним регулюванням пасажирських тарифів і наданням пільг по проїзду;
- розробка і затвердження інвестиційних та інноваційних програм розвитку пасажирських перевезень.

Для забезпечення реалізації вказаних завдань ППЗК здійснює такі функції:

- пасажирських компаній у приміському сполученні як відкритих акціонерних товариств за участю регіональних і муніципальних органів влади;
- виконання регіонального замовлення на соціально значущі приміські перевезення й визначення дотацій на покриття їх збитковості, пов'язаної з регулюванням пасажирських тарифів регіональними суб'єктами й наданням державних і місцевих пільг по проїзду в приміському сполученні;
- взаємодія з регіональними суб'єктами з питань тарифної політики, інвестицій, прогнозів розвитку та ін.;
- гарантування безпеки перевезень пасажирів у приміському сполученні;

- розробка нормативних документів, що регламентують діяльність компанії;
- дотримання вимог нормативних документів з питань безпеки руху поїздів, експлуатації і ремонту рухомого складу;
- технологічна взаємодія з інфраструктурою УЗ;
- фінансова взаємодія з УЗ;
- розробка і впровадження технічної політики;
- розробка і впровадження маркетингової політики.

Для розв'язання даної проблеми в процесі дослідження використовувалися системний підхід, методи економічного і ситуаційного підходу, маркетингових досліджень, техніко-економічних розрахунків.

2.2. Сучасний стан пасажирських приміських перевезень та перспективи їх розвитку

Залізничний транспорт України є основним видом транспорту для задоволення потреб населення в перевезеннях. Незважаючи на те що з 1991 року спостерігається тенденція до зниження рухливості населення і, як наслідок, спад обсягів пасажирських перевезень, залізниця залишається основним перевізником населення як у дальньому, так і в регіональному сполученні.

Виконуючи одну з найважливіших соціальних функцій держави, залізничний транспорт забезпечує потреби населення в пасажирських перевезеннях. При цьому 75,5 % від загальної кількості перевезених пасажирів у 2009 році перевезено приміськими поїздами.

Обсяги приміських пасажирських перевезень по Укрзалізниці у 2006 р. виконані в розмірі 18 092,6 млн пас.-км, у 2007 р. – 17 939,6 млн пас.-км, у 2008 р. – 17 833,0 млн пас.-км, у 2009 р. – 17 219,6 млн пас.-км, у 2010 р. – 16 926,4 млн пас.-км.

Однією з причин невиконання плану пасажирообороту та його зменшення стосовно рівня попереднього року є зниження обсягів перевезень пасажирів, які користуються Формою № 4, на 9,4 %, або на 161,4 млн пас.-км, до рівня 2009 р., а також спад «платного» пасажиропотоку на 432,6 млн пас.-км, або на 10,0 %. Лише на Львівській залізниці відбулося зростання «платного» пасажирообороту завдяки збільшенню середньої дальності поїздки цієї категорії пасажирів майже на 10 км, через що пасажирооборот без урахування Ф-4 збільшився на 12,8 млн пас.-км (на 0,6 %).

За 2006 рік поїздами приміського сполучення перевезено 386,6 млн пас., або 74 % від загальної кількості перевезених пасажирів, за 2007 рік – 387,7 млн пас. (74,4 %), за 2008 рік – 384,5 млн пас. (74,1 %), 2009 р. – 370,2 млн пас. (75,5 %). Кількість перевезених пасажирів за 2010 рік склала 365,2 млн чол. (73,4 %), що на 5,0 млн чол. (на 1,3 %) менше показників 2009 року.

На всіх залізницях перевезено пасажирів менше порівняно з попереднім роком. Основна причина – зниження кількості перевезених «платних» пасажирів на 11,5 млн чол. (на 12,8 %), що становить 78,7 млн пас. проти 90,2 млн пас. у 2009 році. У зв'язку з цим було недоотримано 36,6 млн грн. Довідка про пасажирооборот у приміському сполученні з розбивкою на платні й безкоштовні перевезення додається (дод.1).

Динаміка пасажирообороту в приміському сполученні постійно зменшувалася, що підтверджують дані за 2001–2010 роки (рис. 2.2, 2.3). Населеність вагонів подано в табл. 2.1.

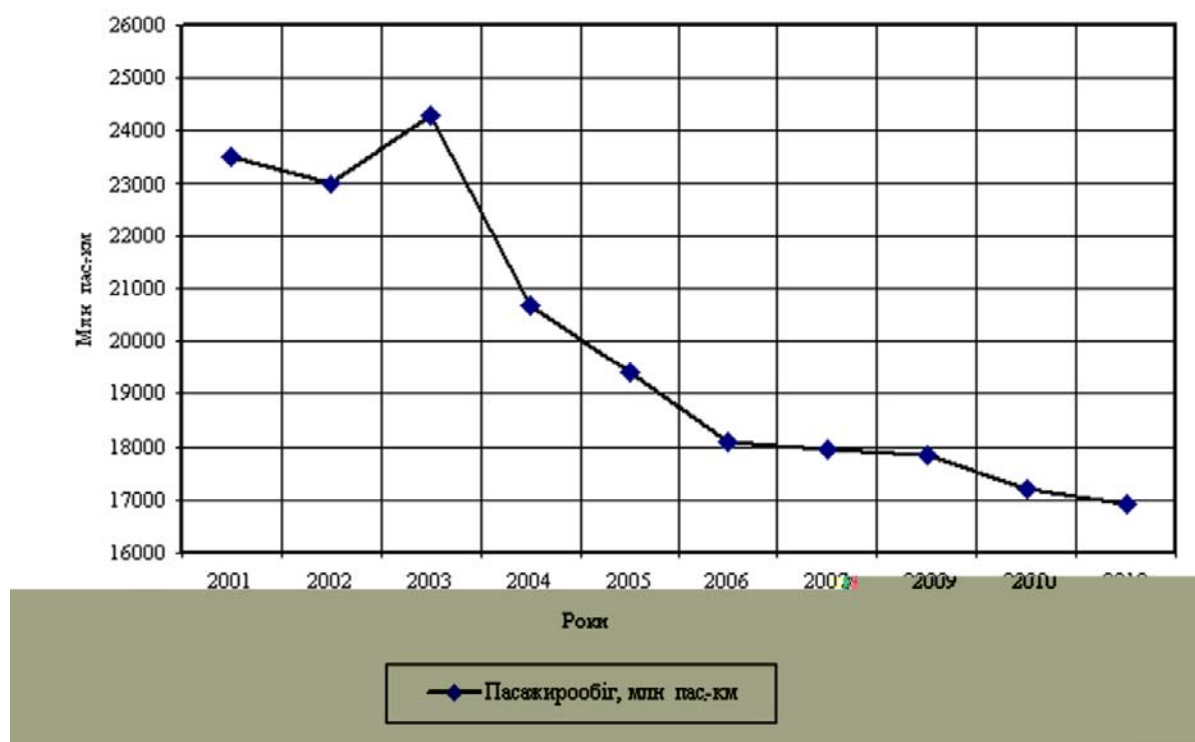


Рис. 2.2. Динаміка пасажирообороту залізничного транспорту України в приміському сполученні в період 2001–2010 рр.

Джерело: [137]

Від перевезення пасажирів у приміському сполученні отримано доходів у 2007 р. 241,8 млн грн, у 2008 р. – 306,6 млн грн, що більше, ніж у 2007 р., на 26,8 %, у 2009 р. отримано доходів 362,1 млн грн, що більше на 18,1 % до 2008 р. та на 49,8 % до 2007 р., у 2010 р доходи становили 378,7 млн грн, що більше на 4,6 % ніж у 2009 р. та на 19,1 % до 2008 р. (табл. 2.3).

Таблиця 2.1

Населеність вагонів приміського сполучення по залізницях України.

Джерело: [37]

Залізниця	Населеність приміського вагона за роками		
	2008	2009	2010
Донецька	45,59	49,76	46,8
Придніпровська	39,81	43,20	41,8
Південна	30,70	31,83	34,1
Південно-Західна	55,95	61,62	69,3
Одеська	49,88	50,79	51,4
Львівська	38,14	37,87	38,5
Укрзалізниця	43,62	46,08	47,7

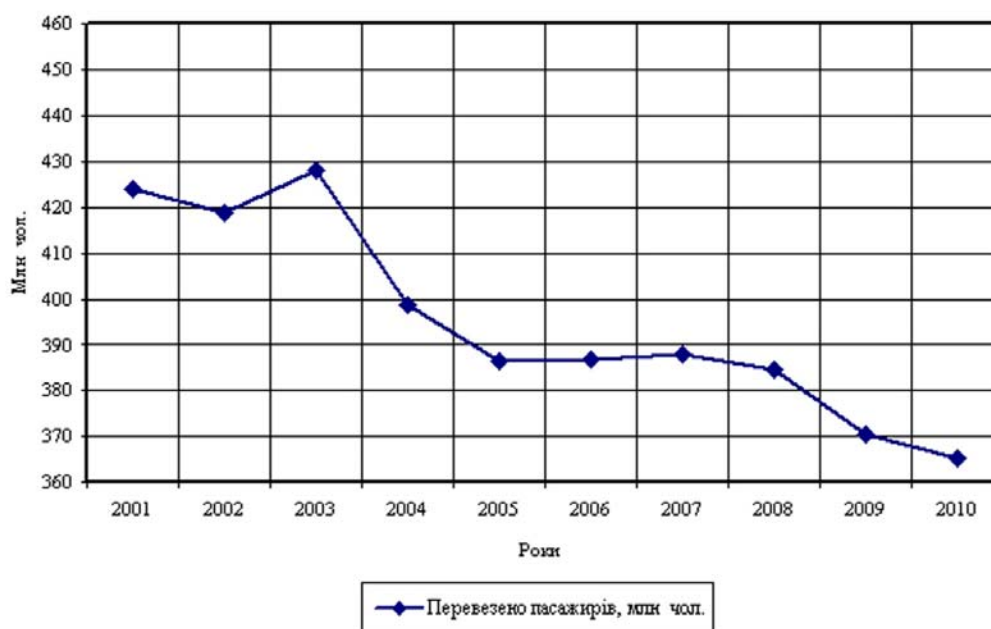


Рис. 2.3. Динаміка перевезень пасажирів у приміському сполученні за 2001–2010 рр. *Джерело: [51]*

Динаміка пасажирообороту та кількості відправлених пасажирів, у т.ч. у приміському сполученні, подана в табл. 2.2. При цьому експлуатаційні витрати за 2007 р. – 1,5 млрд грн, за 2008 р. – 2,2 млрд грн, що більше ніж у 2007 р. на 42,6 %; за 2009 р. – 2,9 млрд грн, що більше порівняно з 2008 р. на 35,0 % та проти 2007 р. в 2,1 разу; за 2010 р. – 3,22 млрд грн, що більше проти 2009 р. на 9,5 % та проти 2008 р. на 46,3 % (табл. 2.3).

Таблиця 2.2

Основні об'ємні показники роботи залізниць України. Джерело: [51]

Рік	Відправлення пасажирів, тис. чол.		Пасажирооборот, млн пас.-км	
	Всього по залізницях	Приміське сполучення	Всього по залізницях	Приміське сполучення
1993	534 995,0	427 940,1	75 895,6	19 014,7
1994	631 028,5	548 383,9	70 881,6	26 868,7
1995	577 455,3	509 541,9	63 751,5	27 451,1
1996	538 585,4	477 345,6	59 079,8	26 480,9
1997	500 856,2	443 802,8	54 539,8	24 956,9
1998	501 460,1	458 065,9	49 937,9	25 875,4
1999	486 825,7	445 521,8	47 600,0	24 875,4
2000	496 683,0	453 742,6	51 767,3	26 297,8
2001	467 825,3	423 606,8	49 661,0	23 809,0
2002	464 816,2	418 547,2	50 543,5	23 508,0
2003	476 746,1	427 972,6	52 558,1	24 301,7
2004	452 227,4	398 629,0	51 725,6	20 670,9
2005	451 147,6	385 151,9	50 445,9	18 288,4
2006	448 874,2	385 916,8	48 778,5	18 092,6
2007	446 574,8	386 918,7	46 454,3	17 939,6
2008	435 547,0	383 762,5	41 520,3	17 833,0
2009	415 654,7	370 187,7	40 846,5	17 219,6
2010	405 245,1	365 194,6	38 787,8	16 926,4

Темпи зростання витрат перевищують темпи збільшення доходів. Процент покриття витрат доходами складає у 2007 р. – 15,83 %; 2008 р. – 14,08 %; 2009 р. – 12,32 %; у 2010 р. – 11,77 %.

Збитки від приміських пасажирських перевезень становили: за 2006 рік – 1,2 млрд грн, за 2007 рік – 1,3 млрд грн, за 2008 рік – 1,9 млрд грн, за 2009 – 2,6 млрд грн, за 2010 р. збитки досягли 2,8 млрд грн, тобто у 2010 році стосовно 2007 року збитки зросли у 2,2 разу, до 2008 р. – в 1,5 разу, до 2009 р. на 37,8 % (рис 2.4).

При дохідній ставці у 2010 р 10 пас.-км в цілому по Укрзалізниці 22,37 коп., найвищий показник на Одеській залізниці – 30,08 коп. та Південній – 25,17 коп. Найнижчий показник на Донецькій залізниці – 16,23 коп.

Кількість проданих квитків пасажиром приміського сполучення в 2010 році склала 60,7 млн квитків, що на 7 %, або на 4,6 млн квитків, менше минулого року.

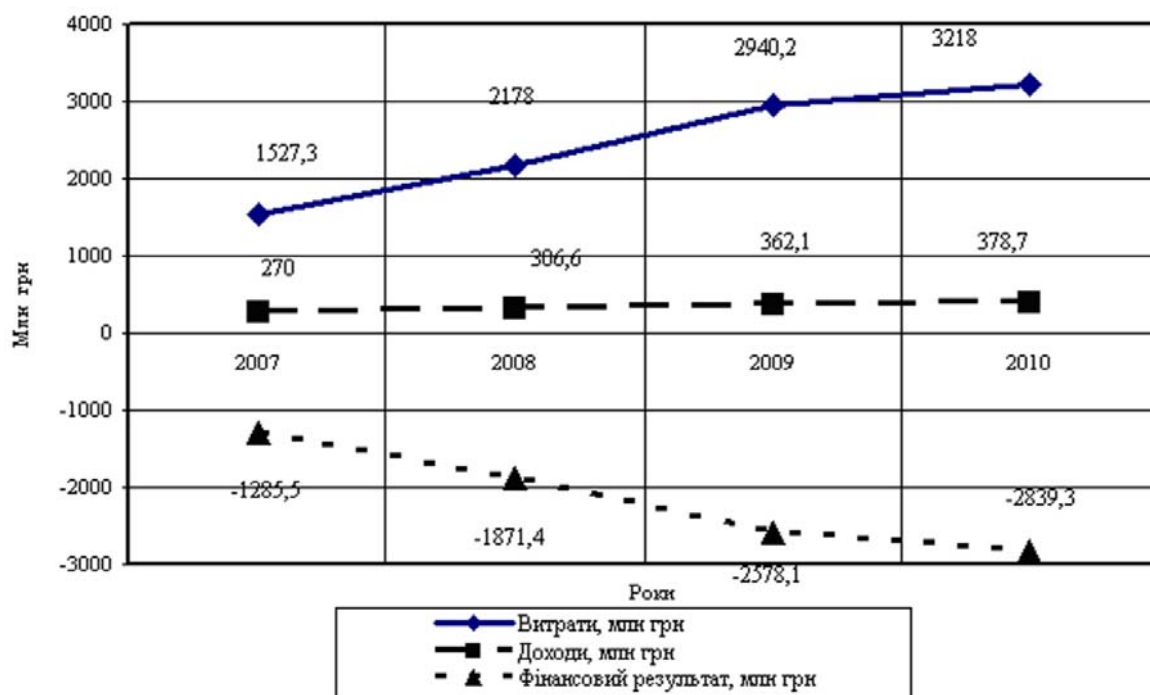


Рис. 2.4. Динаміка доходів, витрат та фінансового результату від перевезення пасажирів поїздами приміського сполучення за 2007–2010 рр.

Джерело: [51]

Виручка від реалізації квитків у касах та в поїздах приміського сполучення у 2010 році отримана в сумі 318,3 млн грн, що на 26,2 млн грн більше попереднього року (9,0 %), у т.ч. виручка від реалізації квитків (табл.2.4):

- квитковими касирами отримано 216,9 млн грн, що на 21,6 млн грн, або на 11,1 %, більше, ніж у минулому році;
- провідниками отримано 101,4 млн грн, що на 4,6 млн грн, або на 4,7 %, більше минулого року.

Таблиця 2.3

Фінансовий результат від перевезень пасажирів у приміському сполученні за 2009–2010 рр. Джерело [51]

Залізниця	Доходи, млн грн			Експлуатаційні витрати, млн грн			Перевищення темпу зростання витрат над темпом зростання доходів у 2010 р., %
	2009 р.	2010 р.	10/09 р., %	2009 р.	2010 р.	10/09 р., %	
Донецька	26,04	30,2	115,9	416,2	444,8	106,9	+9,0
Придніпровська	57,42	64,7	112,7	423,9	499,1	117,7	–5,0
Південна	70,09	57,9	82,6	533,8	590,2	110,6	–28,0
Південно-Західна	115,50	127,1	110,1	781,9	807,6	103,3	+6,8
Одеська	33,44	38,5	115,3	214,7	232,5	108,3	+7,0
Львівська	59,61	60,3	101,1	569,5	643,9	113,1	–12,0
Укрзалізниця	362,10	378,7	104,6	2 940,1	3 218,0	109,5	–4,9

У 2010 р. середньомісячна виручка, отримана від реалізації квитків у поїздах приміського сполучення провідниками (з правом продажу квитків), склала в цілому по Укрзалізниці 101,4 млн грн проти 96,8 млн грн у 2009 р. Найбільша середньомісячна виручка отримана провідниками (з правом продажу квитків) підпорядкування служби НРП на Львівській залізниці – 22,4 млн грн, на Південно-Західній – 19,8 млн грн, найменша – на Донецькій – 10,4 млн грн.

Таблиця 2.4

**Виручка від реалізації квитків у приміському сполученні за 2009–2010 рр.
Джерело [51]**

Залізниця	Кількість проданих квитків усього, тис. шт.			Виручка всього, без урахування компенсації, тис. грн			Середня вартість квитка всього, грн		
	2009	2010	%	2009	2010	%	2009	2010	,+,-
Донецька	5 168,3	4 779,5	92,5	24 916,0	26 128,8	104,9	4,82	5,47	0,65
Придніпровська	13 286,7	11 843,8	89,1	33 322,2	37 850,5	113,6	3,88	4,86	0,98
Південна	13 301,4	12 933,7	97,2	34 511,2	38 650,5	112,0	3,49	4,10	0,60
Південно-Західна	18 530,5	16 618,9	89,7	97 147,1	103 244,2	106,3	5,24	6,21	0,98
Одеська	5 078,5	5 420,6	106,7	28 554,0	31 242,1	109,4	5,62	5,76	0,14
Львівська	9 950,3	9 081,1	91,3	43 623,4	46 819,3	107,3	4,41	5,16	0,77
Укрзалізниця	65 315,3	60 737,6	93,0	292 122,3	318 281,2	109,0	4,48	5,24	0,77

Загальна сума виручки від перевезення пасажирів у приміському сполученні з урахуванням отриманих сум компенсації за перевезення пасажирів пільгових категорій склала у 2010 р. 453,3 млн грн, що на 32,9 млн грн, або на 7,8 %, більше, ніж у 2009 р. (420,3 млн грн).

Залізницями України у 2010 році перевезено 53,2 млн громадян пільгових категорій на суму 231,8 млн грн.

Аналіз доходів і витрат від приміських перевезень показує, що доходи, отримані від перевезення одного пасажирів, складають 1,04 грн, у той час як витрати на перевезення одного пасажирів – 8 грн 18 коп., тобто витрати перевищують доходи у 8,5 разу. Збитки від перевезень одного пасажирів становлять 7 грн 14 коп.

Така ситуація викликана в першу чергу вкрай низьким рівнем тарифів на приміські перевезення, великою кількістю пасажирів пільгових категорій, недостатньою компенсацією таких перевезень місцевими органами виконавчої влади.

Тарифи у приміському залізничному сполученні відповідно до чинного законодавства встановлюються залізницями за погодженням з місцевими органами виконавчої влади. Останнім часом залізницями ведеться постійна робота щодо погодження підвищення цих тарифів.

Незважаючи на вкрай стриману позицію керівництва обласних державних адміністрацій до пропозицій залізниць щодо підвищення тарифів, протягом останніх двох років тарифи на перевезення пасажирів у приміському сполученні підвищувалися 27 разів.

Слід зауважити, що приміські тарифи в Україні значно нижчі від тарифів сусідньої Росії. Наприклад, вартість проїзду на відстань 30 км в Росії у два-три рази вища, ніж в Україні (Донецька залізниця – 4,2 грн, Північнокавказька залізниця – 7,2 грн, Московська залізниця – 11,9 грн). При цьому із збільшенням відстані проїзду різниця у вартості зростає.

Дуже впливають на економічну ситуацію в приміському сполученні перевезення громадян пільгових категорій, яких згідно із законодавством налічується 24 категорій, та низький рівень компенсації витрат залізниць від цих перевезень. Відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт» збитки повинні компенсуватися за рахунок державного або місцевого бюджетів залежно від того, яким органом влади ухвалено таке рішення. Однак ситуація із фінансуванням залишається критичною, при цьому законодавчі акти не дають права залізницям призупинити перевезення пасажирів на пільгових умовах. Правові аспекти розрахунку обсягів компенсаційних виплат частково врегульовані постановою Кабінету Міністрів від 16.12.2009 № 1359 «Про затвердження Порядку розрахунку обсягів компенсаційних виплат за пільгові перевезення залізничним транспортом окремих категорій громадян».

Сума отриманої компенсації від облдержадміністрацій у 2010 році склала 117,1 млн грн, що становить 43,8 % від належної до сплати. Сума заборгованості 150,2 млн грн проти 114,1 млн грн у 2009 р. (табл. 2.5).

Питання компенсаційних виплат можливо розв'язати такими шляхами:

- виділення під час формування проекту Державного бюджету України на 2011 рік видатків на компенсацію збитків залізниць за пільгові перевезення з урахуванням реальних обсягів пільгових перевезень для місцевих органів влади в сумі 641,0 млн грн. Також необхідно вирішити питання погашення заборгованості за попередні роки в повному обсязі;

- надання пільг на проїзд у транспорті загального користування в контексті переходу на адресні дотації.

Така ситуація з приміськими перевезеннями складається на фоні вкрай зношеного рухомого складу.

Таблиця 2.5

Сума отриманої компенсації від облдержадміністрацій за перевезення пасажирів пільгових категорій за 2009–2010 рр. Джерело [51]

Залізниця	Сума, яка підлягає компенсації, тис. грн		Сума отриманої компенсації, тис. грн		Сума заборгованості, тис. грн		% отриманої компенсації	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Донецька	17 662,3	20 331,7	6 173,5	10 113,9	11 488,9	10 217,8	35,0	49,7
Придніпровська	27 259,3	35 056,1	15 988,2	21 073,0	11 271,2	13 983,1	58,7	60,1
Південна	41 703,9	50 908,4	36 053,7	18 313,1	5 650,2	32 595,3	86,5	36,0
Південно-Західна	91 282,9	94 695,2	26 481,4	30 955,1	64 801,7	63 740,1	29,0	32,7
Одеська	19 192,2	19 048,0	8 929,3	11 790,3	10 262,9	7 257,7	46,5	61,9
Львівська	34 737,6	47 278,8	24 095,3	24 853,2	10 642,3	22 425,6	69,4	52,6
Укрзалізниця	231 838,2	267 318,2	117 721,4	117 098,6	114 117,1	150 219,6	50,8	43,8

Заборгованість органів державної та місцевої влади за період 2008–2009 років наведено в табл. 2.6.

Таблиця 2.6

Обсяг компенсацій органів державної та місцевої влади за перевезення пільгових категорій громадян у період 2009–2010 рр. Джерело [51]

Рік	Органи державної та місцевої влади	Надано послуг, млн грн	Отримано компенсації, млн грн	% компенсації	Заборгованість, млн грн
2010	Облдержадміністрації	267,3	117,1	43,8	150,2
	Міносвіти	117,3	38,3	32,7	79,0
	Мінсім'ямолодьспорт	26,2	0,00	0,00	26,2
2009	Облдержадміністрації	231,8	117,7	50,8	114,1
	Міносвіти	148,1	38,3	25,9	109,8
	Мінсім'ямолодьспорт	30,8	0,00	0,00	30,8

Станом на 01.01.2010 інвентарний парк моторвагонного рухомого складу нараховує 1 589 секцій, або 343 склади, електропоїздів; 326 секцій, або 162 склади, дизель-поїздів та 11 рейкових автобусів (рис. 2.5).

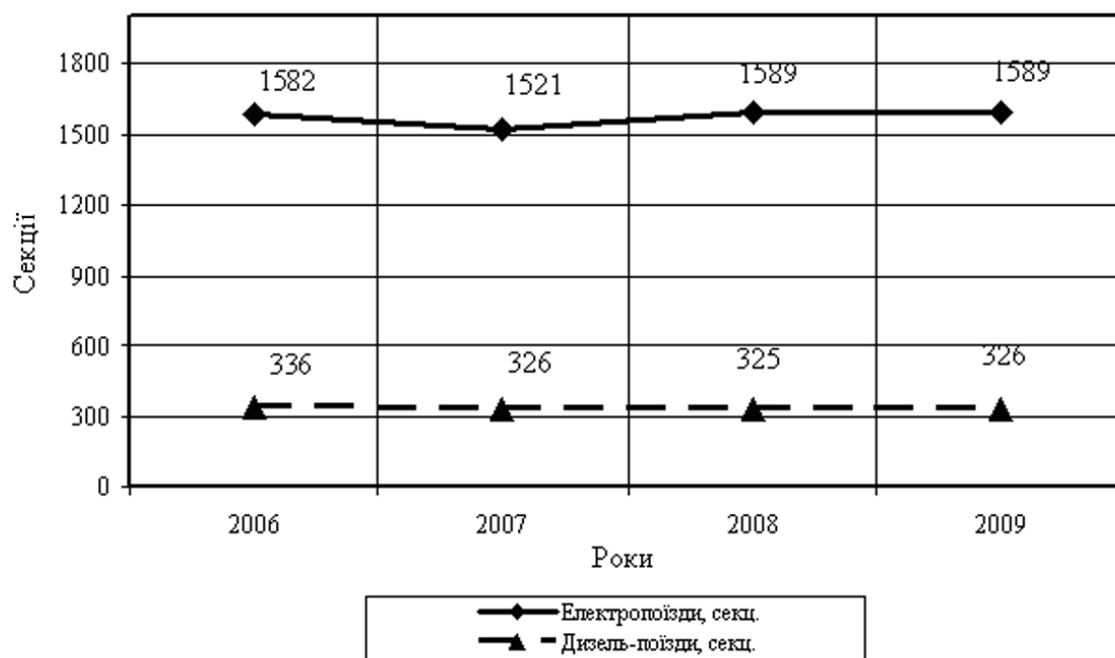


Рис. 2.5. Динаміка зміни інвентарного парку МВРС Укрзалізниці за період 2006–2009 рр. Джерело [16]

Зараз за межами призначеного виробниками нормативного терміну служби експлуатується 53,4 % електропоїздів постійного та змінного струмів, 88 % дизель-поїздів. Технічний стан МВРС показано в табл. 2.7.

У цілому стан наявного моторвагонного рухомого складу, основна кількість якого розроблялась і виготовлялась у 1960–1970-х роках, підійшов до критичної межі; він має бути списаний за вимогами безпеки руху через аварійний стан несучих металевих конструкцій – рам кузовів та візків (рис. 2.6, 2.7).

Таблиця 2.7

**Технічний стан та інвентарна наявність МВРС Укрзалізниці за період
2006–2009 рр. Джерело [16]**

Найменування МВРС	Інвентарна наявність, секц.					Строк експлуатації	
	2006	2007	2008	2009	Амортизовано на 01.01.2010	нормативний	%, зносу на 01.01.2010
Електропоїзди:	1 582	1 521	1 589	1 589	896	28	79
– змінного струму	697	697	705	705	424	28	82
– постійного струму	885	824	884	884	472	28	76
Дизель-поїзди (у т.ч. РА)	336	326	325	326	287	20	93



Рис. 2.6. Технічний стан електропоїздів залізниць України
за період 2006–2009 рр. Джерело [16]



Рис. 2.7. Технічний стан дизель-поїздів (у т.ч. РА) залізниць України за період 2006–2009 рр. Джерело [16]

Таблиця і рисунки є підтвердженням того, що рухомий склад приміського сполучення залізничного транспорту України перебуває в катастрофічному стані й необхідні значні інвестиції на його оновлення. Адже за останні роки відбулося досить незначне поповнення моторвагонного парку.

Знос приміського рухомого складу залізниць України складає за електропоїздами 79 %; дизель-поїздами – 93 %.

Моторвагонний рухомий склад застарів морально і фізично. Усі типи МВРС потребують значних витрат на обслуговування та ремонт, на 15–20 % споживають більше електроенергії, дизельного палива, ніж рухомий склад нового покоління.

Для недопущення критичного стану парку моторвагонного рухомого складу залізниць України було розроблено та затверджено наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 14.10.2008 № 1259 «Комплексну програму оновлення залізничного рухомого складу України на 2008–2020 роки» (далі – Програма оновлення), яка фактично не виконується через відсутність відповідного фінансування.

Загалом за період з 2006-2010 роки було придбано:

- у 2006 році – 10 електропоїздів постійного струму, 1 електропоїзд змінного струму, 1 дизель-поїзд та 4 рейкових автобуси на суму 403,108 млн грн;

- у 2007 році – 9 електропоїздів постійного струму, 1 дизель-поїзд;
- у 2008 році – 7 електропоїздів постійного струму, 2 електропоїзди змінного струму та 7 рейкових автобусів;
- в 2009 році – не придбано жодної одиниці МВРС;
- у 2010 році – 1 електропоїзд постійного струму, 2 дизель-поїзди, 2 рейкових автобуси.

При цьому Програмою оновлення було передбачено придбання, наприклад, у 2008 році 10 електропоїздів постійного струму, 3 електропоїздів змінного струму, 2 дизель-поїздів та 7 рейкових автобусів на загальну суму 468,67 млн грн за цінами 2007 року.

Фінансовим планом залізниць України на 2010 рік, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 28.04.09 № 489-р, передбачено придбання для залізниць України 2 електропоїздів постійного струму, 2 електропоїздів змінного струму, 2 дизель-поїздів та 5 рейкових автобусів на загальну суму 479,11 млн грн. Потреба в закупівлі нового рухомого складу в 2009 році відповідно до Програми оновлення складає 22 електропоїзди постійного струму, 5 електропоїздів змінного струму, 5 дизель-поїздів, 6 рейкових автобусів та 1 міжрегіональний електропоїзд на загальну суму 938,55 млн грн (за цінами 2007 року). Станом на 01.01.2010 жодної одиниці МВРС із запланованих не придбано через відсутність фінансування.

Для зняття існуючої загрози суттєвого обмеження майбутніх перевезень внаслідок відсутності достатньої кількості технічно справного моторвагонного рухомого складу необхідно передбачити суттєве збільшення обсягів фінансування на придбання нового моторвагонного складу та на поточне утримання існуючого парку МВРС залізниць України.

Для забезпечення більш комфортних умов перевезення пасажирів та зменшення при цьому експлуатаційних витрат Головним управлінням приміських пасажирських перевезень зараз опрацьовуються питання:

- впровадження на залізницях України швидкісних міжрегіональних електропоїздів подвійного живлення зі швидкістю 160 км/год для експлуатації на ділянках до 700 кілометрів та організації перевезень між великими містами України;
- створення міжрегіонального центру з формування, обслуговування та експлуатації швидкісних міжрегіональних електропоїздів;
- впровадження на залізницях України рейкових автобусів у двота тривагонному виконанні;

– модернізація дизель-поїздів ДР1А новими економічними силовими установками іноземного виробництва.

Державним науково-дослідним центром залізничного транспорту України сумісно з Головним управлінням приміських пасажирських перевезень розроблено, погоджено та затверджено технічні вимоги на «Уніфікований двосистемний електропоїзд для міжрегіональних пасажирських перевезень на залізницях України», підготовлені пропозиції зі створення центру для формування та обслуговування міжрегіональних електропоїздів.

На Південно-Західній залізниці (РПЧ Фастів) та Львівській залізниці (РПЧ Львів) впроваджено сучасні вагономийні комплекси для очищення кузовів електропоїздів.

2.3. Сучасний стан та перспективи реформування організаційної структури залізничного транспорту

Транспортна політика в Україні регулюється Міністерством інфраструктури. Залізничний транспорт [126] перебуває під керівництвом Державної адміністрації залізничного транспорту України (Укрзалізниця чи УЗ) – юридичної особи, яка підпорядкована Міністерству інфраструктури й відповідає за виконання всіх функцій, пов'язаних із залізничним транспортом, в країні. Керує УЗ Генеральний директор.

В управлінні залізничним транспортом поєднано три підходи: галузевий, функціональний та територіальний. Вузлові питання технічної політики, основні напрямки капітальних вкладень, а також головні важелі централізованого керівництва рухом поїздів зосереджено в апараті Укрзалізниці. Для цього в ньому є галузеві та функціональні управління та відділи. Територіальне керівництво залізничним транспортом здійснюють управління залізниць, які також виконують галузеве та функціональне управління. Таким чином, управління залізничним транспортом України має дволанкову структуру, на першому рівні якої знаходиться апарат Укрзалізниці, а на другому – залізниці (рис 2.8).

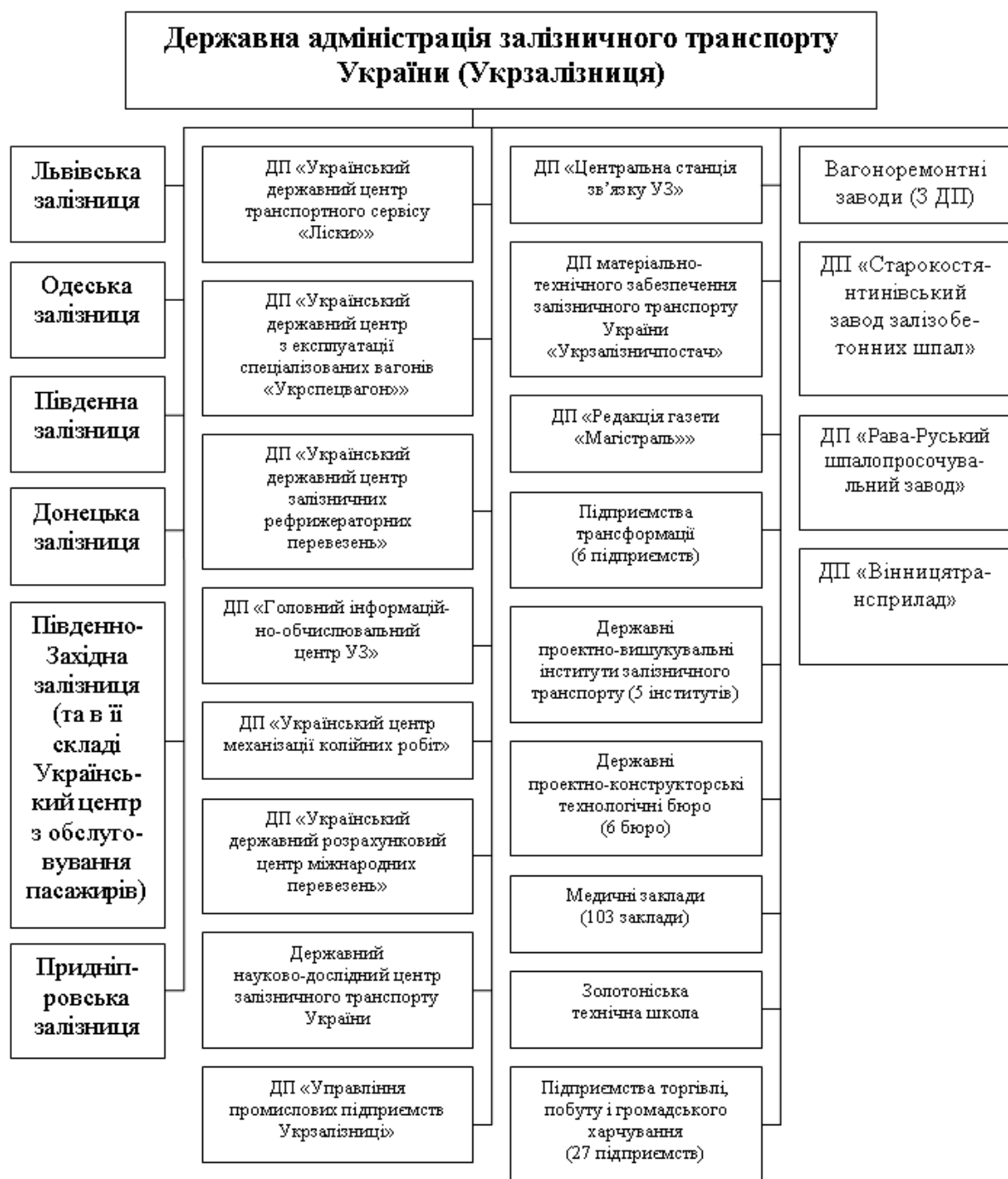


Рис. 2.8. Організаційна структура ДАЗТУ Укрзалізниця (станом на 01.01.2010 року). Джерело: [23, с. 368–376]

Після виходу України зі складу Радянського Союзу відбулося зниження економічної активності підприємств, що призвело до спаду обсягів залізничних перевезень майже на 70 %. Врешті-решт, потужність залізниць стала використовуватися не повністю, що не сприяло їх раціональному функціонуванню. Для додаткового завантаження

основних фондів залізниць та усунення їх збитковості структурні підрозділи та підприємства стали виконувати підсобно-допоміжну діяльність. Усі ці новації знайшли своє відображення у структурі управління залізничним транспортом.

До складу Укрзалізниці входять не тільки шість залізниць України, а й проектні бюро, проектні інститути, навчальні й медичні заклади, виробничі підприємства та різні підприємства соціальної сфери.

Апарат УЗ як керівна державна структура являє собою об'єднання юридичних осіб, які делегували їй частину своїх керівних функцій, але вона не є суб'єктом господарювання. Форма цього об'єднання подібна до концерну, тобто юридичні особи, які підпорядковані Укрзалізниці, втратили значну частину своїх повноважень.

Відповідно до повноважень, що делеговані кожному управлінню й відділу, розроблено структуру апарату управління УЗ, яким керує Генеральний директор Укрзалізниці. Генеральному директору підпорядковано шість заступників, яким делеговано повноваження з управління окремими структурними підрозділами апарату УЗ чи державними підприємствами. Підрозділи апарату Укрзалізниці займаються виконанням конкретних перерахованих вище функцій і називаються управліннями чи Головними управліннями відповідно до обсягу цих функцій.

Останнім часом централізація функцій поступово збільшується, а залізниці втрачають усе більше своїх повноважень. Це питання дуже важливе для самостійного управління підприємством, бо такі обмеження призведуть до втрати мотивації на рівні залізниць.

Центральний апарат управління Укрзалізниці. До апарату управління залізниць входять виробничі й функціональні служби й відділи приблизно з таким розподілом обов'язків і функцій, як і у відповідних управліннях Укрзалізниці. В управліннях залізниць функціонують служби: перевезень, локомотивна, вагонна, колії, сигналізації і зв'язку, пасажирська, юридична, фінансово-економічна та ін. [126, с. 371].

На другому рівні управління Укрзалізницею перебувають шість залізниць України. Залізниця – це також юридична особа, яка має свою багаторівневу структуру управління.

Кожну із залізниць розділено на регіональні дирекції з перевезень, які створені на базі колишніх відділень залізниць. Структура дирекцій з перевезень докорінно відрізняється від структури ліквідованих відділень залізниць. З їх складу виведені всі галузеві структурні

підрозділи, вони втратили функції утримання в справному стані колій, будинків і споруд, пристроїв енергозбереження, СЦБ і зв'язку, рухомого складу та інших основних засобів [126, с. 371].

В основу структури управління залізничним транспортом покладено територіально-функціональний принцип, що не сприяє підвищенню прозорості та ефективності роботи транспортних підрозділів за основними видами діяльності.

Сучасна організаційна структура управління залізницею зумовлює виникнення ряду проблем, котрі гальмують її подальший ефективний розвиток та стримують приплив інвестицій у галузь. Серед них проблеми, пов'язані з неврегульованістю ряду правових та законодавчих питань, суперечливістю цілей різних рівнів управління, надмірною бюрократизацією системи залізничного транспорту та необхідністю забезпечення відповідної реакції на зміни в процесі діяльності.

Щоб якимсь чином стимулювати мотивацію до праці, було введено господарчий розрахунок на рівні служби. Але це не дало бажаного результату, і те позитивне, що було набуто за часів СРСР, було втрачено. Врешті-решт, усі ці зміни в структурі управління призвели до зниження прибутковості діяльності залізниць.

В останні роки Укрзалізниця зробила багато кроків для створення передумов до вступу у Європейський союз

У програмі економічних реформ України на 2010-2015 роки значна увага приділена розвитку транспортної інфраструктури, зокрема залізничному транспорту. У ній зазначено, що розвиток транспортної інфраструктури є каталізатором економічного зростання України [40].

Основні причини структурних перетворень такі [40]:

- недостатнє державне фінансування, що не покриває потреби утримання й розвитку транспортної інфраструктури;
- адміністративні обмеження на підвищення тарифів на залізничні перевезення, що не дозволяє накопичити кошти для капітальних інвестицій;
- недосконалість законодавчої та нормативно-правової бази;
- нереалізованість програми реформування залізничного транспорту та Укрзалізниці.

Мета програми – поліпшити якість наявних і збудувати нові об'єкти транспортної інфраструктури для потреб економічного розвитку й підвищення якості життя громадян. Для цього слід вирішити такі завдання:

- збільшувати фінансування розвитку інфраструктури, що перебуває в державній власності;
- створити привабливі умови для залучення приватних інвестицій;
- поліпшити управління на залізничному транспорті.

Для збільшення фінансування розвитку інфраструктури необхідно [40]:

- збільшити бюджетне фінансування програм модернізації й розвитку об'єктів транспортної інфраструктури на 10 % щорічно;
- ліквідувати галузеві пільгові тарифи на перевезення та впровадити регульовані тарифи, що забезпечить покриття економічно обґрунтованих витрат на інвестиційну складову.

Необхідними кроками для поліпшення управління на залізничному транспорті є:

- розділення функцій державного й господарського управління на залізничному транспорті та в Укрзалізниці;
- реформування залізничного транспорту з урахуванням специфіки його функціонування;
- підвищення ефективності корпоративного управління;
- виділення непрофільних активів і їх подальша повна або часткова приватизація в сегментах галузі, які не належать до природних монополій;
- забезпечення недискримінаційного доступу приватних операторів до інфраструктурної мережі.

Етапи реформи [40].

I етап (до кінця 2010 року):

- затвердження списку та планів реалізації інфраструктурних проєктів національного масштабу;
- ліквідація пільгових тарифів на вантажні перевезення;
- удосконалення законодавства, що регулює діяльність залізничного транспорту.

II етап (до кінця 2012 року):

- створення механізму управління реалізацією інфраструктурних проєктів національного масштабу;
- розділення функцій господарського та державного галузевого управління на залізничному транспорті;
- коригування Програми реформування залізничного транспорту і методик регулювання тарифів на доступ до тієї частини інфраструктури, що віднесена до природної монополії;
- планомірне впровадження економічно обґрунтованих тарифів;

- початок реалізації інфраструктурних проектів національного масштабу;
- передача інфраструктурних проектів місцевого значення й відповідного бюджетного фінансування на місцевий рівень;
- реформування системи тарифоутворення на внутрішньоміських і внутрішньообласних пасажирських перевезеннях.

III етап (до кінця 2014 року):

- завершення реформування залізничного транспорту та реструктуризації Укрзалізниці;
- розвиток конкурентного середовища на ринку послуг залізничного транспорту, які не відносять до природних монополій.

Індикатори успіху:

- підвищення рейтингу логістичної ефективності України (зі 102-го до 60-го місця у 2014 році);
- збільшення бюджетного фінансування програм модернізації й будівництва об'єктів транспортної інфраструктури на 10 % щорічно;
- зменшення рівня зносу основних фондів залізничного транспорту з 85 до 65 %.

Принципи реформування залізничної галузі в рамках реалізації урядової Програми [40]. Сьогодні залізниці України стоять на порозі корінних структурних змін, зумовлених необхідністю формування на залізничному транспорті ринкових відносин і конкурентного середовища. Уже всі держави Європи й країни СНД, за винятком України, завершили процеси структурних реформ у цій галузі.

Залізничний транспорт – одна з найважливіших галузей національної економіки. Він займає провідне місце в задоволенні потреб виробничої сфери й населення України в перевезеннях, є важливим чинником забезпечення соціально-економічного зростання й посилення обороноздатності країни, розвитку її зовнішньоекономічних зв'язків. Його питома вага в загальному вантажообігу всіх видів транспорту (без урахування трубопровідного) становить майже 83 % і в загальному пасажирообороті – 42,5 % [40].

Українські залізниці посідають вагоме місце в транспортній системі Європи, вони зберігають лідируючі позиції за довжиною залізничних мереж і обсягами пасажирообороту. І, головне, транспортні комунікації України – це своєрідний міст між Європою, країнами Азії й Близького Сходу. Британський інститут проблем транспорту «Рендел» у 2002 році надав Україні найвищий коефіцієнт транзиту

у Європі, тому що Україна не тільки створює, але й забезпечує сприятливі умови для збільшення обсягів транзитних перевезень [77].

Україна активно включається у світові суспільно-економічні процеси: приєдналася до Світової організації торгівлі, стратегічною метою визначено одержання асоційованого членства у Європейському союзі. Транспорт як інфраструктурна галузь повинен розвиватися вищезазначеними темпами, сприяти швидкому економічному й соціальному розвитку країни і її участі в міжнародному розподілі праці.

Україна завершила реалізацію Плану дій «Україна – ЄС» і веде переговори щодо підписання Договору про асоціацію між Україною і ЄС. Співробітництво України і ЄС спрямоване на сприяння реструктуризації й відновленню транспортного сектору України, а також на поступову гармонізацію чинних стандартів і політики із прийнятими у Європейському союзі. Співробітництво допоможе в обміні інформацією й спільній діяльності як на регіональному, так і на міжнародному рівні, включаючи багатосторонні транспортні організації й конвенції, ратифіковані сторонами, а також співпрацю в рамках різноманітних транспортних агентств Європейського союзу [88].

Також Укрзалізниця є активним учасником «простору 1520». Сьогодні розглядаються й втілюються в життя спільні проекти, спрямовані на перетворення «простору 1520» у найбільш розвинену транспортно-логістичну систему світу, що займе провідні позиції в забезпеченні світового товарообміну.

Становлення й розвиток ринкової економіки в Україні, розвиток зовнішньоекономічних зв'язків висувають нові вимоги до транспортної галузі, і особливо до залізничного транспорту як до найважливішої ланки транспортної системи країни. У зв'язку із цим пріоритетним напрямком транспортної стратегії в галузі залізничного транспорту загального користування є його реформування з метою поступового розвитку конкурентного ринку транспортних послуг. У результаті такого реформування будуть реалізовані вимоги відповідних Директив Європейського союзу з обов'язковою їх адаптацією до політичних і економічних умов України. Ми повинні використовувати досвід реформування залізничного транспорту Російської Федерації, Казахстану, досвід інтеграції в транспортні структури ЄС залізничних систем Естонії, Латвії, Литви з колією 1520 міліметрів [88].

Сьогодні Уряд України приділяє особливу увагу питанню перспективного розвитку залізничного транспорту. Дискусії стосовно

майбутнього галузі ведуться на найвищому урядовому рівні, за участю фахівців залізничного транспорту, керівників вільних профспілок галузі, науковців галузевих навчальних закладів.

Реформування залізничного транспорту визнано пріоритетним напрямком у найважливіших програмних документах країни:

- у Транспортній стратегії України до 2020 року, схваленій на засіданні Уряду 20 жовтня 2010 року,
- у Програмі економічних реформ України на 2010-2014 року «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна влада».

Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390 була затверджена Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки [40]. Метою Програми є підвищення ефективності функціонування й прискорення розвитку галузі, задоволення зростаючих потреб національної економіки й населення в перевезеннях, підвищення якості транспортних послуг.

Впровадження ринкових перетворень на залізничному транспорті буде сприяти прискоренню темпів європейської інтеграції, налагодженню більш тісного міжнародного економічного співробітництва й підвищенню конкурентоспроможності українських залізниць на ринку транспортних послуг, дасть можливість ефективно використовувати вигідне геополітичне розташування України, а також збалансувати інтереси залізниць і споживачів їхніх послуг.

При переході до нової моделі організації залізничного транспорту ключовим моментом є повне відділення функцій державного регулювання від господарських функцій уже на початковому етапі реформування. У світовій практиці найбільш прогресивною формою організації діяльності підприємств залізничного транспорту визнана корпоративна зі створенням державної акціонерної компанії, 100 відсотків акцій якої буде належати державі. Однак створення такої компанії прийнятно тільки за наявності жорсткого державного регулювання й необхідної законодавчої бази, що забезпечує стабільне функціонування специфічної складної монопольної галузі, якою є Укрзалізниця.

Це зумовило необхідність введення перехідного етапу реформування зі створенням на базі Укрзалізниці Державного концерну, що й передбачено Програмою вже на першому етапі реформування залізничного транспорту.

Державний концерн [40] – це статутне об'єднання підприємств та інших організацій на основі їхньої фінансової залежності від одного або групи учасників об'єднання, із централізацією функцій науково-технічного й виробничого розвитку, інвестиційної, фінансової, зовнішньоекономічної й іншої діяльності. При цьому за підприємствами-учасниками концерну залишається статус юридичної особи, статус державного майна й існуючий рівень відносин з місцевими органами влади. Вибір саме такої організаційно-правової форми власності зумовлений значними позитивними факторами створення державного концерну на першому (перехідному) етапі реформування залізничного транспорту.

Насамперед, створення державного концерну забезпечить функціонування залізничного транспорту загального користування як єдиного виробничо-технологічного комплексу. При цьому відбудеться посилення відповідальності керівництва й апарату управління концерну за результати фінансово-господарської діяльності залізничного транспорту. Завдяки вибору такої організаційно-правової форми управління зменшаться ризики для підприємств галузі, що пов'язані зі зміною форми власності на державне майно при корпоратизації залізничного транспорту.

Позитивними факторами створення концерну є:

- забезпечення правового регулювання централізованих розрахунків із залізницями іноземних держав за користування вантажними вагонами й міжнародні залізничні перевезення;
- збереження відомчих медичних і навчальних закладів зі статусом державних установ в оперативному управлінні концерну;
- створення в концерні централізованого інвестиційного фонду реалізації загальногалузових програм;
- найменший ризик соціальних наслідків.

І нарешті, для створення державного концерну необхідно внести мінімальні зміни в чинне законодавство, зокрема, тільки в Закон України «Про залізничний транспорт». Це означає, що вже в найближчі 1,5 року ми можемо створити господарюючий суб'єкт на базі підприємств Укрзалізниці й виконати основні вимоги для розвитку ринкових відносин у галузі – поділ функцій державного регулювання й господарського управління на залізничному транспорті. Чіткий поділ цих функцій дасть можливість впровадження єдиної державної політики в цій сфері, стане першим кроком для формування конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень.

Фахівцями Укрзалізниці й Міністерства транспорту й зв'язку України було розроблено проект Закону України «Про внесення змін у Закон України «Про залізничний транспорт». Цей законопроект включив у себе необхідні моменти, пов'язані з реалізацією першого етапу реформування залізничного транспорту, а також створенням умов для подальшої ринкової трансформації галузі:

1. Поділ функцій державного й господарського управління залізничним транспортом загального користування.
2. Приведення діяльності Укрзалізниці й залізниць у відповідність із чинним законодавством.
3. Забезпечення організаційно-технологічної єдності залізничного транспорту загального користування.
4. Розширення можливостей підприємницької діяльності на залізничному транспорті.

Ухвалення цього законопроекту стане першим кроком у реформуванні галузі.

У процесі реформування залізничного транспорту повинні створитися підприємства:

Залізниці – державні унітарні підприємства, що надають послуги з користування інфраструктурою залізничного транспорту. Водночас залізниці виконують функції вантажних компаній зі здійснення відправлення вантажів, для чого вони мають у своєму розпорядженні відповідний парк вантажних вагонів. У процесі формування цих підприємств буде здійснюватися оптимізація структури управління залізницями.

Компанії дальніх пасажирських перевезень – державні унітарні підприємства, яким передається парк вагонів для перевезення пасажирів дальнього прямування. Ці компанії створюються з таким розрахунком, щоб на кожному магістральному напрямку працювало кілька компаній, конкуруючи між собою. Для кожної компанії може бути встановлений перелік обов'язкових рейсів. Їм передаються пасажирські вагонні депо й вокзали з переважним обслуговуванням пасажирів дальнього прямування. На початковому етапі, до припинення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, компанії дальніх пасажирських перевезень можуть створюватися як відособлені структурні підрозділи у складі залізниць.

Компанії приміських пасажирських залізничних перевезень (ППЗК) – підприємства, яким передається необхідних рухомий склад

(у першу чергу моторвагонний), депо для його ремонту й обслуговування, приміські пасажирські вокзали, павільйони, платформи. У перехідний період компанії приміських пасажирських перевезень також створюються як відособлені підрозділи в складі залізниць, а потім можуть перетворюватися в акціонерні товариства (компанії) за участю органів місцевого самоврядування й інших зацікавлених підприємств.

У результаті структурної реформи залізничного транспорту України після створення певних умов, необхідних для самостійної рентабельної роботи й ефективної конкуренції на ринку, буде розглянуто питання про перетворення компаній з пасажирських перевезень у відкриті акціонерні товариства, 100 % акцій яких спочатку будуть перебувати в державній власності.

Структурні зміни в пасажирському комплексі необхідно здійснювати кількома етапами, враховуючи такі фінансові умови:

- структурні зміни призводять до зміни фінансової моделі;
- деякий час буде зберігатися перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- необхідно враховувати особливості структури приміського пасажирського комплексу залізниці в частині різної підпорядкованості підрозділів (пасажирські вагонні депо, пасажирські станції – пасажирській службі, моторвагонні й дизель-поїзні депо – локомотивній службі, штат вокзалів 2,3-го класу – службі перевезень і т.ін.);
- незадовільний економічний стан країни, наявність дебіторської і кредиторської заборгованості підприємств залізничного транспорту.

Реформування залізничного транспорту в будь-якій країні відбувається протягом кількох років, послідовно та поетапно. Послідовність процесу реформування необхідна для забезпечення стійкої, стабільної, безперебійної роботи залізничного транспорту та можливості контролю й корегування запропонованих дій на підставі аналізу проміжних результатів.

Аналіз структурних реформ, що відбулися та відбуваються у країнах Європи і світу, вказує на загальну закономірність процесів реформування, незважаючи на різноманітність підходів до їх виконання. Як правило, структурна реформа відбувається за три етапи.

На першому етапі проводиться структурне відокремлення спеціалізованих підприємств пасажирського комплексу на залізницях. Формування підрозділів пасажирського господарства на обмежених полігонах залізниці (можливо, навіть на базі дирекцій залізниць).

На цьому етапі розв'язуються такі завдання:

1. Визначення складу і принципів формування структурних підрозділів підприємства.

2. Забезпечення фінансового відокремлення пасажирських перевезень у дальньому й приміському сполученні. Формування роздільного балансу по перевезеннях – включення в консолідований баланс залізниці роздільного обліку і звітності за фінансовими показниками вантажних і пасажирських перевезень.

3. Організаційне відокремлення пасажирських перевезень у дальньому й приміському сполученні. Визначення варіанта, за яким можливе організаційне виділення приміських перевезень в самостійне підприємство (залишиться у власності Укрзалізниці, муніципальній, змішаній власності та ін.).

На другому етапі проводиться адміністративно-територіальне відокремлення приміських пасажирських компаній на обмеженому полігоні залізниці. Створюються і юридично оформлюються статутні документи пасажирського підприємства. Усі передані об'єкти (вокзали, платформи, рухомий склад, вагонні дільниці, депо і т.д.) ставляться на баланс новостворених пасажирських компаній.

На цьому етапі важливо розробити методику калькуляції витрат пасажирських перевезень у територіальному розрізі й в першу чергу по приміських перевезеннях. При компенсації збитковості приміських перевезень з боку регіональних суб'єктів незмінно виникає питання точності й правильності розрахунків витрат і збитків. Діюча методика калькуляції собівартості спирається на дирекції і залізницю. Кордони державного суб'єкта не завжди збігаються з кордонами дирекції залізниці. У ряді випадків на території області розташовані 2 та більше дирекції залізниці (і то частково) і навпаки – одна дирекція розташована на території 2–3 регіональних суб'єктів. Тому державні адміністрації не завжди бажають компенсувати збитки від пасажирських перевезень.

На другому етапі формується система договірних відносин з державним, обласним, муніципальним бюджетами, з метою найбільш повного відшкодування збитків від пасажирських перевезень. Реалізується система упорядкування проїзду пільгових категорій громадян, малозабезпечених і соціально незахищених прошарків населення.

Також необхідна розробка зрозумілої методики визначення оплати за послуги залізниць із надання інфраструктури для вантажних і регіональних пасажирських перевезень.

З огляду на розходження і специфіку залізниць, різну частку пасажирських перевезень, необхідна значна підготовча робота з формування нової системи взаємин, зі створення структур, здатних здійснити потрібні перетворення на залізницях, з підготовки фахівців-менеджерів (і, особливо, економічних працівників), із формування самостійної стратегії і тактики розвитку галузі, зі створення практично нового механізму відносин з державними позабюджетними фондами й іншими державними й недержавними структурами.

На цьому етапі для пасажирського підприємства, що включене до складу залізниці, можуть зберігатися:

- існуючий механізм стягнення провізних платежів та формування доходів залізниці;
- централізований порядок сплати податків залізницями.

До початку третього етапу забезпечується приведення внутрішньої організації фінансів залізниці, пасажирської компанії (підприємства) і принципів їхніх відносин з різними бюджетами у відповідність із законодавством.

На третьому етапі проводиться повний розподіл діяльності приміських компаній із залізницею. Формується фінансово-економічний механізм відносин залізниць і створених пасажирських підприємств (компаній).

На третьому етапі Міністерство інфраструктури України та Уряд України повинні прийняти рішення про розподіл на залізницях сфер діяльності – вантажну і пасажирську роботу. При цьому можливе утворення та виділення в самостійні підприємства, що не входять у баланс залізниці, пасажирських компаній з дальніх перевезень та приміських пасажирських компаній (якщо вони раніше не вийшли, як муніципальні), навіть якщо вони залишилися в державній власності. Розрахунки із регіональними суб'єктами ППЗК буде вести самостійно без участі залізниці.

На цьому етапі залізницею і пасажирськими підприємствами та компаніями повинні бути визначені такі організаційні та фінансово-економічні відносини: із завершення розділу майна; розробки механізму розрахунків за використання інфраструктури залізниці (надання ниток графіка) – розмір, періодичність, терміни і т. ін.; встановлення взаємних зобов'язань і відповідальності сторін за користування інфраструктурою протилежної сторони.

Найважливішим моментом є виділення доходів компанії за джерелам фінансування: виручка від реалізації квитків, цільове субсидування з бюджетів, інші зовнішні джерела і т.д.

На цьому етапі повинні бути вирішені такі завдання:

- виключення перехресного фінансування пасажирських перевезень за рахунок вантажних тарифів;
- прийняття законодавчих актів про державну підтримку пасажирських перевезень з відповідним фінансуванням і субсидуванням з бюджетів – як державного, так і місцевих;
- розробка механізму тарифної політики в дальніх і приміських перевезеннях з обов'язковим відображенням джерел і розмірів покриття збитковості і виділення коштів на розвиток матеріально-технічної бази пасажирського господарства.

Економічний механізм взаємодії між учасниками перевезень пасажирів у приміському сполученні – це сукупність економічних і організаційних форм і методів відносин між компанією і залізницею, з одного боку, і компанією та місцевими органами влади – з іншого.

Основна відмінність нового механізму, що розроблюється, від існуючого порядку відносин у сфері приміських перевезень полягає не тільки у відокремленні технічних, технологічних і кадрових ресурсів, необхідних для забезпечення організації перевезень пасажирів, але й у централізації економічних і фінансових ресурсів, що формують господарсько-оперативну самостійність приміської компанії; у використанні ефективних методів управління цими ресурсами, повному самофінансуванні (у майбутньому), підвищенню мотивації трудового колективу на базі економічного стимулювання й ін.

У структуру економічного механізму входять також нормативні акти, різні угоди (договори і контракти), методичні положення і рекомендації, моделі розподілу доходів, розроблені з урахуванням реалізації основної мети – створення компаній з приміських перевезень.

До основних результатів, отриманих після третього етапу реформування структури пасажирського господарства, можна віднести:

- забезпечення централізованого планування виробничо-фінансової діяльності всіх спеціалізованих підприємств пасажирського комплексу, детальне врахування особливостей технологічного процесу при плануванні діяльності розглянутих компаній пасажирського комплексу (планування вимірників, що найбільш повно відображають обсяг робіт підприємств та ін.);

- концентрацію коштів і забезпечення фінансування виробничого розвитку підрозділів пасажирського господарства відповідно до пріоритетності й врахування попиту на пасажирські перевезення;

- єдину фінансово-економічну політику з ремонту пасажирського рухомого складу (кошториси, ціни, пільги, знижки, взаєморозрахунки і т.д.);

- організацію маркетингової підтримки пасажирських перевезень;
- обстеження пасажиропотоків, вивчення постійного і селективного попиту на перевезення, сегментацію ринку, створення нових пасажирських послуг, роботу з контролю і дослідження пасажирообороту;

- роботу з потенційними інвесторами, пошук і залучення різних джерел фінансування програм розвитку пасажирського комплексу з метою підвищення виживаності в умовах конкурентного середовища.

Також ефективність створення пасажирської компанії буде досягатися за рахунок скорочення експлуатаційних витрат, пов'язаних з організацією роботи з призначення або скасування поїздів у комерційних інтересах підприємства й економічних інтересах пасажирів.

Зростання доходів ППЗК може відбутися за рахунок збільшення обсягів перевезень і поліпшення якості послуг на основі постійних маркетингових досліджень, вивчення попиту та пропозицій, реалізації нових видів послуг для пасажирів на вокзалах і в поїздах, розвитку сервісу й ін.

Створення ППЗК дозволить скоротити непродуктивні витрати й собівартість пасажирських перевезень, на які сьогодні значно впливають інші господарства залізниці, що беруть участь у перевезеннях пасажирів, діючи у відриві від економічних інтересів пасажирської підгалузі. Також підвищиться трудова активність експлуатаційного контингенту, продуктивність праці за рахунок реалізації економічних стимулів мотивації в роботі на кінцевий результат – перевезеного пасажирів, і що, врешті-решт, дозволить одержати додатковий фінансовий і соціальний ефект.

2.4. Альтернативні варіанти підвищення ефективності функціонування приміських перевезень

На сьогодні в приміському господарстві Укрзалізниці внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази й низького інвестиційного потенціалу спостерігається збільшення зносу технічних засобів, погіршення їх структури.

Як наслідок, не гарантується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Усе це в умовах жорсткої конкуренції призводить до зниження якості обслуговування населення, створення загрози реальної ліквідації приміських пасажирських перевезень і передачі їх функцій автомобільному транспорту.

Основними проблемами, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на приміські залізничні перевезення, є:

- недостатнє оновлення основних фондів приміського залізничного господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;
- низький рівень міжгалузевої координації в розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до роз'єднання єдиного транспортного простору, нераціонального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту;
- повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з приміським пасажирським сполученням;
- недопустимо низький рівень інформатизації перевізного процесу та інформаційної взаємодії залізничного транспорту з іншими видами;
- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту в цілому і в приміське господарство зокрема.

У серпні 2010 р. Management Consulting Group було виконано дослідження стосовно оцінки пасажирами тарифної політики в приміському сполученні, можливості підвищення тарифів з метою подолання збитковості та забезпечення розвитку приміських перевезень. У 7 містах України (Київ, Львів, Дніпропетровськ, Донецьк, Харків, Одеса, Сімферополь) було опитано 350 респондентів (по 50 у кожному місті) (табл. 2.8) за стратифікованою, двоступеневою з принципом квотування на етапі відбору пільгових/не пільгових категорій пасажирів вибіркою [35].

Результати опитування пасажирів. Джерело: [35]

Питання з варіантами відповідей	Категорія пасажирів	
	пільговик	непільговик
Як часто Ви користуєтеся приміськими поїздами?		
Декілька разів на місяць	51,7	58,7
Декілька разів на тиждень і частіше	48,3	41,3
Зазвичай Ви користуєтеся електричками/приміськими поїздами:		
для ділових поїздок	35,5	38,9
для особистих поїздок	62,7	59,3
Як Ви думаєте, за рахунок чого можна компенсувати збитки від приміських перевезень?		
за рахунок збільшення компенсацій від бюджетів всіх рівнів	31,2	42,0
За яких умов Ви готові платити більше за квиток на приміські перевезення?		
За умови підвищенні рівня комфорту	27,0	46,5
У разі збільшення швидкості руху приміських поїздів	8,4	12,2
Якщо буду впевнений/а, що гроші підуть на оновлення рухомого складу	4,5	5,2
Не готовий/а платити більше	64,0	43,0
Яку суму Ви готові витратити на разову поїзду електричкою без шкоди Вашому гаманцеві?		
До 10 грн	46,9	44,9
10-20 грн	15,6	36,7
Важко сказати	25,0	4,1
На Вашу думку, хто формує тариф на приміські перевезення?		
Укрзалізниця	42,1	45,3
Мінтрансв'язку	28,1	27,3
Кабінет міністрів, органи центральної влади	11,8	15,1

Продовження табл. 2.8

Питання з варіантами відповідей	Категорія пасажирів	
	пільговик	пільговик
обласні адміністрації, обласні ради	3,9	9,3
важко сказати	9,9	16,3
Що повинно компенсувати витрати української залізниці за перевезення пільгової категорії населення?		
державний бюджет	63,5	65,1
місцеві бюджети	12,4	15,7
Укрзалізниця	11,8	9,9
Пенсійний фонд	8,4	9,3
Міністерство освіти і науки	0,6	2,3
Міністерство з надзвичайних ситуацій	-	0,6
олігархи	0,6	-
не повинні компенсуватися	1,1	1,2
важко сказати	8,4	6,4
Чи повинна держава компенсувати малозабезпеченим категоріям населення підвищення тарифів на приміські перевезення?		
На скільки у процентному співвідношенні?		
30 % від підвищення	15,2	22,7
50 %	39,3	39,0
70 %	7,9	4,7
100 %	19,1	9,3
Не повинні компенсуватися	5,1	9,3
Важко сказати	13,5	15,1
Скільки коштує один новий приміський поїзд?		
До 1 млн грн	12,9	18,0
1-10 млн грн	40,4	35,5
10-20 млн грн	15,2	18,0
20-30 млн грн	6,2	4,7

Закінчення табл. 2.8

Питання з варіантами відповідей	Категорія пасажирів	
	пільговик	пільговик
Більше 30 млн грн	4,5	4,7
Важко сказати	20,8	19,2

Місцеві бюджети не достатньо компенсують витрати за перевезення пільговиків. У зв'язку з цим чи готові Ви вимагати від місцевої влади виплату компенсацій з метою збереження приміських пасажирських перевезень?

Не готовий/а	59,0	18,6
Готовий/а	29,2	8,7
Важко сказати	18,8	1,2

Яким чином Ви готові вимагати від місцевої влади виплату компенсацій пільгових категорій населення?

Мітинги	31,9	18,8
Листи у відповідні інстанції	36,2	68,2
Через суд	10,1	25,0
Важко сказати	33,3	6,3

Як свідчать результати обробки отриманої інформації (див. табл. 2.8):
 – 51,0 % пасажирів мають пільги на проїзд, 49,0 % пільг не мають, отже на одного платного пасажирів припадає мінімум один безплатний пасажир;

– 79,8 % пасажирів безкоштовно їздять у поїздах приміського сполучення, 9,0 % мають 50 %-ну знижку протягом періоду з 1 жовтня по 15 травня щороку, 5,6 % користуються 50 %-ю знижкою у загальних та плацкартних вагонах всіх категорій з 28 серпня по 28 червня, 4,5 % здійснюють поїздки за абонементні квитки, по 2,8 % мають 25,0 %-ну знижку від вартості квитка без часових обмежень або 50,0 %-ну знижку один раз на рік, по 0,6 % споживають транспортні послуги із 50 % знижкою або взагалі безкоштовно протягом усього року;

– регулярність користування приміським залізничним транспортом більше пов'язана з особистими поїздками, ніж з діловими. Залежно від категорії респондентів більшість опитаних (61,0 %) відвідує

родичів декілька разів на місяць, а кожен третій кваліфікований робітник та службовець користується цим видом транспорту по роботі. Для ділових поїздок користуються транспортом 35,5 % пільговиків та 38,9 % платних пасажирів;

- серед опитаних пасажирів пільгових категорій 79,8 % найчастіше користуються безкоштовним проїздом у приміських поїздах. В основному це стосується пенсіонерів із середньомісячним доходом від 700 до 1000 грн;

- кожен другий опитаний (48,0 %) вважає пасажирські перевезення не збитковими. З міст, де проводилося дослідження, тільки мешканці Львова визнали, що пасажирські перевезення є збитковими (40,0 %). Більшість опитаних мешканців Києва (60,0 %), Дніпропетровська (64,0 %), Донецька (52,0 %), Одеси (56,0 %) впевнена в тому, що пасажирські перевезення не збиткові;

- з тих, що визнали пасажирські перевезення збитковими, 36,6 % вважають, що компенсувати збитки від приміських перевезень можна за рахунок збільшення розмірів компенсації від бюджетів усіх рівнів. При чому так вважає більшість пасажирів, що не належать до пільгових категорій населення. Інша частина опитаних не обізнана з можливими варіантами компенсації збитків;

- пільгові категорії населення (64,0 %) не готові платити більше за проїзд на приміському транспорті ні за яких умов. Тільки кожен четвертий (27,0 %) при підвищенні комфорту потенційно готовий платити більше. Платоспроможність серед непільгових категорій значно вища. Так, кожен другий здатен платити більше за умов підвищення рівня комфорту, а 43,0 % – не згодні платити більше;

- у середньому приміські пасажирів (45,9 %) готові витратити на разову поїздку до 10 грн. Кожен третій пасажир, що належить до непільгової категорії, може дозволити витратити на разову поїздку від 10 до 20 грн;

- 44,0 % пасажирів, незалежно від категорії, вважають, що тарифи на приміські перевезення формує сама Укрзалізниця. Лише кожен третій (28,0 %) респондент гадає, що Мінтрансзв'язку є тим державним органом, який здатен формувати тарифи на пасажирські перевезення;

- 64,0 % пасажирів, незалежно від категорії, висловилися, що компенсувати витрати Укрзалізниці за перевезення пільгових категорій населення повинні державні бюджети. Дезорієнтація у цій ситуації,

необізнаність стосовно збитковості чи беззбитковості перевезень – усе це призвело до парадоксальної відповіді кожного 10-го пасажиря (10,5 %), що Укрзалізниця сама собі повинна компенсувати витрати;

– у цілому (39,2 %) пасажиря впевнені, що держава повинна встановити компенсацію малозабезпеченим категоріям населення у розмірі 50,0 % підвищення тарифів на приміські перевезення. Кожен 10-й непільговик та кожен 20-й пільговик вважає, що держава не повинна нічого компенсувати Укрзалізниці;

– більшість опитаних (75,2 %) нічого не чули (не читали) про підвищення тарифів на приміські перевезення. 78,5 % висловилися, що саме засоби масової інформації є найкращим шляхом для інформування пасажирів відносно підвищення тарифів на залізничному транспорті. 37,2 % респондентів інформування біля кас сприймають як ще одну можливість сповістити громадян про підвищення тарифів;

– 38,0 % всіх опитаних пасажирів впевнені, що один новий приміський поїзд коштує від 1 до 10 млн грн. Саме тому серед пасажирів досить часто виникає питання, чому Укрзалізниця не може закупити нові вагони. Тільки кожен 20 опитаний (4,6 %) назвав суму більше 30 млн грн, за яку можна придбати новий рухомий склад;

– соціальна активність опитаних пасажирів досить низька. Захищати власні інтереси готовий лише кожен третій (29,2 %) серед пільгових категорій опитаних та кожен десятий (8,7 %) серед непільгових категорій. Серед пасажирів, котрі готові захищати власні інтереси, непільгові категорії виявилися більш пасивними (68,8 % надають перевагу написанням листів у відповідні інстанції), а пільговики готові не лише до листування (36,2 %), а ще й до мітингів (31,9 %) (рис. 2.9).

Усе це визначає необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на близьку, так і на довгострокову перспективу, які б забезпечували розвиток і підвищення привабливості пасажирського приміського сполучення.

Дослідження доцільно вести в таких напрямках (рис. 2.10).



Рис. 2.9. Структура пільгових пасажирів за видами пільг на пасажирські перевезення залізничного транспорту, %. Джерело: [35]



Рис. 2.10. Напрямки розвитку приміських залізничних перевезень України Джерело [153]

1. Перехід до реального ціноутворення на приміські перевезення. Умови тарифоутворення на приміські перевезення суперечливі.

Ухвалою уряду УЗ як природна монополія повинна погоджувати свою цінову політику з державними органами, тому що пасажирські перевезення є соціально значущими.

Тарифи, як правило, встановлені нижче за економічно обґрунтований рівень, розрахований УЗ. Виникає проблема стійкої збитковості приміських залізничних перевезень.

Фіксація планової збитковості приміських перевезень у більшості регіонів країни, їх фінансування за рахунок доходів державного бюджету закріплюють неефективну структуру територіальних зв'язків і приховують небезпеку нестабільності в майбутньому. Не створюються стимули до поліпшення фінансово-господарської діяльності приміських компаній, зростання їх рентабельності. Стримується формування економічно сильних макрорегіонів.

Тарифи на приміські перевезення повинні встановлюватися ринковим шляхом за формулою «витрати + нормальний рівень прибутку». При цьому тарифоутворення повинне базуватися на жорсткому контролі за витратами, що вимагає чіткого організаційно-господарського виділення приміських перевезень із загального обсягу залізничних операцій, удосконалення системи роздільного бухгалтерського обліку за елементами витрат.

Ключовою проблемою є виділення інфраструктурної складової у тарифі. УЗ – власник залізничної інфраструктури, може на свій розсуд встановлювати плату за її використання. Наприклад, знизити її для своїх структурних підприємств – приміських пасажирських компаній (ППЗК). Положення ускладнюється тим, що питома вага приміського сполучення неоднакова на різних територіях. Точне значення ступеня використання і дії приміських перевезень на залізничну інфраструктуру важко оцінити.

Зазвичай застосовується показник транспортної роботи, виражений у тонно-кілометрах.

Розділення залізничної інфраструктури на вантажну й пасажирську на більшості напрямків технічно нездійсненно й неефективно.

Необхідно уточнити обсяг оплачуваних державою зобов'язань із соціальних залізничних перевезень, а також зіставити їх з іншими соціальними зобов'язаннями. Взагалі, регіони й населені пункти повинні розвиватися, мати на своїй території достатню кількість робочих місць, освітніх, лікувальних, соціально-культурних і спортивних об'єктів чи розвивати транспортний зв'язок з іншими економічно сильними регіонами й муніципальними утвореннями з розвиненою соціальною сферою. Перерахування дотацій регіонам має здійснюватися відповідно до плану територіального розвитку. При цьому немає

потреби здійснювати прямі дотації на покриття збитків від приміських залізничних перевезень. Якщо ж для розвитку територій необхідні такі дотації, то вони повинні виділятися на конкурсній основі.

Для цього необхідно створити умови для конкуренції у сфері приміських пасажирських перевезень, відкрити ринок для входження на нього приватних компаній. Конкуруючи ППЗК повинні боротися за бюджетні дотації за принципом мінімізації їх величини.

2. Вирішення проблеми безбілетників. Перед залізницями поставлено завдання забезпечити до 2012 року оформлення проїзних документів і контроль їх наявності у пасажирів всіх приміських поїздів на всьому шляху їх проходження.

Для боротьби з безбілетниками упроваджується Автоматизована система оплати, контролю й обліку проїзду в приміському сполученні (АСОКОПС) із застосуванням автоматичних турнікетних ліній. АСОКОПС повинна забезпечити облік фактичного почасового пасажиропотоку за всіма напрямками, величину грошової виручки, інформацію про кількість і маршрути поїздок пільгових категорій громадян, передачу й обмін даними, необхідними для планування роботи приміського комплексу.

Проте автоматична система не може повністю виключити несанкціоноване проникнення безбілетних пасажирів на платформи як через турнікети, так і з ризиком для життя. Зростає кількість продажів квитків на одну зону, якщо в пункті прибуття система не встановлена.

Для виправлення цих недоліків доцільно виконати модернізацію турнікетів (зміна конструкції і збільшення висоти закриваючих ступок), залучати співробітників приватних охоронних підприємств для виключення безбілетного проникнення й проходження декількох пасажирів по одному квитку, організувати замкнутий контрольно-ревізійний цикл, коли турнікети встановлені і на вході, і на виході зупинних пунктів.

Впровадження АСОКОПС матиме і негативний вплив на привабливість приміського сполучення: ускладнює прохід і вихід із зупинних пунктів, турнікетні павільйони можуть бути розташовані в незручних місцях, зростуть черги до квиткових кас. Необхідне введення контролю (зокрема, відеоспостереження) біля турнікетних ліній за черговими працівниками для виключення пропуску безбілетних громадян.

Підвищенню ефективності функціонування приміського комплексу й частковому вирішенню проблеми безбілетного проїзду сприяють роз'їзні контролери-касири, що продають квитки прямо у вагонах приміських поїздів. Цю роботу можна доручити приватним компаніям-аутсорсерам.

Діяльність компаній-аутсорсерів має такі переваги:

- висока мотивація праці за рахунок більшої, ніж в УЗ, заробітної плати і особливостей трудових відносин з контролерами-касирами, які оформляються на підставі строкового трудового договору;
- гнучкість і оперативність реагування на зміну пасажиропотоку залежно від напрямів;
- відсутність у співробітників компаній-аутсорсерів соціальних гарантій працівників залізничного транспорту.

За допомогою квиткових касирів вдається розширити коло обслуговування пасажирів, насамперед тих, що здійснюють посадку на зупинних пунктах, де немає стаціонарних квиткових кас. Наприклад, на Придніпровській залізниці з 561 зупинного пункту тільки 91 обслуговуються касовими апаратами. На платформах з низьким пасажиропотоком мати стаціонарні каси нерентабельно.

Проте при цьому зростання доходів залізницею в довгостроковій перспективі викликає сумніви. Роз'їзні касири можуть стати конкурентами приміських кас, надаючи пасажирам зручніші послуги. Можливий неформальний вплив фірм-аутсорсерів на режим і якість роботи приміських кас з тим, щоб спонукати якомога більшу кількість пасажирів користуватися послугами приватних білетерів. Квиткові касири об'єктивно не можуть відстежити реальний маршрут поїздки пасажира, а також швидко обслуговувати весь поїзд і пасажирів, що тільки увійшли. Виникає проблема контролю за самими квитковими касирами. Вони можуть бути не зацікавлені в зборі коштів за оформлення проїзних документів, оскільки на їх зарплату впливає тільки сума тарифних зборів за поїзд. Не виключені побори з безбілетних пасажирів. Потрібні додаткові витрати на забезпечення безпеки роз'їзних квиткових касирів і збереження грошових коштів, залучення з цією метою співробітників лінійних відділів міліції.

Наприклад, приміська пасажирська компанія ВАТ «РЖД» «Волгоградтранспругород» бореться з безбілетним проїздом пасажирів за допомогою системи п'яти ступенів контролю, упровадженої ще в кінці 2007 року. Перший ступінь – застосування системи

АСОКОПС на основних пасажироутворюючих станціях і організація перонного контролю на інших зупинних пунктах. Другий ступінь – робота роз'їзних квиткових касирів і провідників, що реалізують проїзні документи із стягуванням комісійного збору. Третій ступінь – перевірка інспекторами технологічного контролю наявності проїзних документів у пасажирів, а також роботи роз'їзних квиткових касирів і провідників пасажирських вагонів. Четвертий ступінь – контроль службою власної безпеки трьох попередніх рівнів. П'ятий ступінь – контроль усіх попередніх рівнів з боку управлінців компанії, які не тільки відстежують показники діяльності працівників, але й особисто виходять на лінію за прихованим графіком.

Ключовий момент у діяльності роз'їзних контролерів-касирів – забезпечення 100 %-го охоплення пасажирів. За даними УЗ, за 2009 рік перевірками було охоплено 63 % поїздів. Забезпечити повний контроль найбільш пасажиронапружених напрямів, особливо в годину пік, практично неможливо. До того ж важко виділити зі всього потоку пасажирів тих громадян, які зробили посадку на станціях і зупинних пунктах, де відсутні стаціонарні квиткові каси.

3. Підвищення привабливості приміських перевезень, залучення нових пасажирів. Привабливість залізничного транспорту як засобу пасажирських комунікацій повинна підвищуватися внаслідок:

- оновлення рухомого складу: заміни фізично й морально застарілих електропоїздів серії ЕР2 на нові приміські поїзди на локомотивній тязі та рейкові автобуси;

- знаходження балансу між комфортністю поїздки (відсутність тривалого очікування на платформі, «штурм» поїздів, тіснота у вагонах і тамбурах) і наповнюваністю електропоїздів; оптимізації складу і графіка руху поїздів;

- підвищення швидкостей руху приміських поїздів, скорочення часу поїздки за умов дотримання встановленого графіка, впровадження тактового високошвидкісного руху;

- зниження інтервалу руху поїздів за рахунок застосування нового рухомого складу, підвищення видимості хвостового вагона.

- зразкового санітарно-технічного стану поїздів і підтримки в них громадського порядку;

- поліпшення кримінальної ситуації (у тому числі й шляхом посилення контролю за незаконною міграцією) і підвищення санітарного рівня на вокзалах, станціях, коліях і прилеглих територіях;

– жорсткого контролю за правильністю проходу через турнікети, недопущення ситуації, коли по одному квитку проходить декілька чоловік, а також пропуску черговими біля турнікетів безбілетників за гроші, негаче і жорстке реагування на перебування на територіях станцій і інших залізничних об’єктів безбілетних етнічних груп, незаконних торговців, жебраків, осіб, що ведуть асоціальний спосіб життя;

– забезпечення регулярного руху громадського транспорту між житловими мікрорайонами й зупинками приміських поїздів, координації діяльності з автомобільним транспортом у частині узгодження розкладу руху автобусів з часом прибуття поїздів, щоб доставити пасажирів прямо до будинку;

– упорядковування автомобільних шляхів, пішохідних тротуарів і пішохідних переходів, прилеглих до станцій і зупинних пунктів;

– будівництва приміських вокзалів, що надають широкий комплекс як залізничних, так і супутніх послуг;

– використання квиткових автоматів самообслуговування, універсальних платіжних апаратів, суміщених з оплатою рахунків стільникового зв’язку. Термінали слід встановлювати не тільки на станціях і вокзалах, але й на вулицях, у торгово-розважальних центрах, на великих підприємствах.

Головна ж умова ринкової привабливості – це гнучка система ціноутворення. Вона припускає:

– встановлення тарифів, що забезпечують конкурентну перевагу перед автомобільним транспортом;

– введення диференційованих тарифів так, щоб плата за проїзд перших зон була вища, а до дальніх зон – нижче середнього зонного тарифу;

– відмова від зонного тарифу і введення покілометрового для разових квитків;

– підвищення привабливості абонементних проїзних документів. Надання оптових і кредитних знижок для абонементів на 1, 4 і 6 місяців. Введення нових проїзних документів: пластикових (магнітних) карток на 5–10–20 поїздок. Розширення використання абонементів і карток скоротить черги до квиткових кас;

– встановлення різних тарифів на проїзд у різні години й дні тижня. Особливо це актуально в разі введення плати за електроенергію, диференційованої за годинами.

Пішохідні переходи через залізничні колії використовуються не тільки пасажирами, але й мешканцями міст і населених пунктів, що припускає залучення до їх будівництва, реконструкції і утримання регіональної і місцевої влади.

Розвиток приміських перевезень багато в чому залежить від поширеності й популярності серед населення садово-городніх ділянок. Як одна з форм соціальної відповідальності бізнесу великі компанії можуть бути привернуті до фінансування закупівель рухомого складу і компенсації збитків від перевезень пільгових категорій громадян і своїх співробітників до місця роботи й на садово-городні ділянки.

4. Підвищення ефективності використання рухомого складу (раціоналізація графіка руху поїздів). Зростання транспортної рухливості населення на фоні проблем з організацією автомобільного руху у великих містах підвищує попит на приміські й міські залізничні перевезення. Підвищується середня дальність поїздки пасажира в приміському сполученні. За прогнозами [137] до 2015 року вона повинна збільшитися до 42,8 км.

Ефективність використання рухомого складу підвищиться унаслідок введення крізного руху поїздів, використання транзитних ліній, призначених для пасажирських поїздів у дальньому сполученні, реалізації проекту «Міська електричка». У межах міст усі приміські електропоїзди є міським транспортом. Організація внутрішньоміських маршрутів дозволяє привернути муніципальну владу до розв'язання залізничних проблем.

Регіональні адміністрації й приміські перевізники повинні оперативно реагувати на зміни структури й напрямку пасажиропотоку. Цьому сприяє регулярне проведення моніторингу стану й наповнюваності поїздів. Графік руху поїздів повинен складатися з урахуванням часу початку і закінчення робочого дня на великих підприємствах і заняттях у навчальних закладах. Крім того, доцільний перехід руху приміських поїздів на садово-дачних ділянках на сезонний графік.

Слід стимулювати заміну місцевих поїздів на локомотивній тязі на приміські електропоїзди й рейкові автобуси. Це дозволить не тільки скоротити збитки, але й максимально використовувати всю наявну інфраструктуру – як загального, так і незагального користування. Приміські поїзди на локомотивній тязі з одним вагоном краще замінювати на рейкові автобуси РА-1 (створені на базі вагона метро), з двома і більше – на РА-2 у 3- або 6-тивагонному виконанні.

Раціонально використовувати рухомий склад дозволяє модульний рух приміських поїздів, за якого два склади прямують разом до деякого пункту призначення, а потім розчіпляються і прямують в різні пункти. Застосування модульних електропоїздів і рейкових автобусів є перспективним у регіонах, схема транспортних вузлів яких має пересічні широтні й меридіональні лінії.

ППЗК, які повноцінно працюють, можуть надавати послуги інших видів транспорту. На тих територіях, де є автомобільні дороги, паралельні залізничним коліям, може бути вигіднішим (з економічного й екологічного поглядів) використання автобусів замість короткоскладових (одно, дво- або тривагонних) поїздів на тязі тепловоза. Особливо це актуально для малодіяльних ліній.

5. Закупівля нового рухомого складу. У кінці 1990-х – на початку 2000-х рр. основною формою оновлення рухомого складу в приміському сполученні було виконання капітального ремонту з продовженням терміну служби. Вартість такого ремонту складала 40–50 % ціни нового вагона. Відповідно до програми підготовки до Євро-2012, УЗ до 2012 року повинна виділити на закупівлю рухомого складу більше 28,4 млрд грн, з них 10,7 млрд – на оновлення моторвагонного рухомого складу, що курсує в приміському й міжобласному сполученні. Кошти будуть спрямовані на закупівлю сучасної техніки.

Для зняття існуючої загрози суттєвого обмеження майбутніх перевезень внаслідок відсутності достатньої кількості технічно справного моторвагонного рухомого складу необхідно передбачити суттєве збільшення обсягів фінансування на придбання нового моторвагонного складу для Укрзалізниці.

Уже найближчим часом існуючим парком дизель-поїздів неможливо забезпечити потреби в перевезеннях пасажирів приміського сполучення. На заміну дизель-поїздам, які відпрацювали встановлений термін служби, та вагонів ЦМВ з локомотивною тягою можливо застосувати дизельні рейкові автобуси у двовагонному виконанні.

Рейковий автобус PESA 630M (виготівник – ПЕСА Бидгощ) у двовагонному виконанні (2(M+M)) призначений для перевезень пасажирів на неелектрифікованих та малодіяльних ділянках з максимальною експлуатаційною швидкістю до 120 км/год із шириною колії 1 520 мм і має такі технічні характеристики:

Кількість місць для сидіння	175+3 (відкидні сидіння)
У тому числі головний вагон	178
Максимальна населеність	308
Маса тари вагона, т	58
Максимальна швидкість, км/год.....	120
Силовий модуль	MAN з гідропередачею EBro3
Потужність, кВт	2x382
Запас ходу по паливу, км, не менше	1 000

Рейкові автобуси PESA можуть бути як у 3-, так і в 6-тивагонному виконанні. Недоліком цієї техніки є її висока ціна й відсутність розгалуженої мережі сервісних центрів. Для виправлення цієї ситуації розробляється рейковий автобус з українським двигуном.

Впровадження рейкових автобусів дозволить забезпечити:

- істотне підвищення провізної спроможності залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень;
- скорочення часу перебування пасажирів у дорозі й на цій основі задоволення потреб населення у здійсненні поїздок до місця роботи, навчання, лікування, спілкування, відпочинку, а також інших поїздок особистого характеру протягом однієї доби (як правило, у денний час);
- створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг;
- підвищення безпеки руху;
- зменшення негативного впливу транспортного сектору економіки на навколишнє природне середовище;
- зменшення експлуатаційних витрат у разі заміни приміських поїздів з локомотивною тягою.

Електропоїзди змінного струму ЕПЛ9Т призначені для перевезення пасажирів у приміському сполученні на електрифікованих ділянках залізниць України із шириною колії 1 520 мм зі змінним струмом напругою 25 000 В та частотою 50 Гц і мають такі технічні характеристики:

Максимальна експлуатаційна швидкість, км/год.....	120
Максимальна конструктивна (розрахункова) швидкість, км/год.....	130
Довжина ділянки обороту, км.....	до 700
Діапазон експлуатаційних температур зовнішнього середовища, °С	від –40 до +40

Орієнтовна кількість сидячих місць.....	968
– головний	118
– моторний.....	118
– причіпний	130
Розрахункова маса пасажирів з багажем, кг	100

Електропоїзд ЕД4М має місткі вагони, обладнані біотуалетами, опалювальними калориферами, електронними табло, запасними аварійними виходами. Удосконалена підвіска допоміжних машин (мотор-генераторів і мотор-компресорів) дозволила знизити рівень вібрації в салоні. Широкі автоматичні двері й великі накопичувальні тамбури прискорюють і полегшують посадку-висадку пасажирів, особливо в години пік (за оцінкою залізничників, час посадки-висадки скорочується на 40 %). У вікнах вагонів встановлені склопакети, які забезпечують шумоізоляцію й високу міцність, принцип кріплення кожухів печей дозволяє виключити акти вандалізму й крадіжки опалювальних приладів.

Проте в поїзда є і свої недоліки: унаслідок підвищеної довжини вагонів скорочується їх кількість; влітку у вагонах і тамбурах відчувається духота; розташування опалювальних приладів знижує комфорт проїзду на місцях біля вікна; у поїздах встановлені напівжорсткі сидіння; електронне табло не надає корисної інформації і часто виходить з ладу.

Дизель-поїзди ДЕЛ-02 призначені для перевезення пасажирів у приміському сполученні на неелектрифікованих та електрифікованих ділянках залізниць України і мають такі основні технічні характеристики:

Максимальна експлуатаційна швидкість, км/год.....	130
Максимальна конструктивна швидкість, км/год	140
Силовий модуль	MTU12U183T013
Ширина колії, мм	1 520
Діапазон експлуатаційних температур зовнішнього середовища, °С	від –40 до +40
Орієнтовна кількість сидячих місць.....	336
– головний	100
– причіпний	136
Розрахункова маса пасажирів з багажем, кг	100

Експлуатаційні витрати від приміських перевезень приблизно у 8 разів перевищують доходи. Підвищення приміських залізничних тарифів у 8–9 разів, враховуючи соціальне значення перевезень, на сьогодні є неможливим.

Але можливо розрахувати економічний ефект від економії експлуатаційних витрат на утримання та ремонт моторвагонного рухомого складу за рахунок заміни дизель-поїздів Д1 на ДЕЛ-02.

Очікуваний економічний ефект від заміни одного дизель-поїзда Д1 на дизель-поїзд ДЕЛ-02 у розрахунку на 20 років (термін служби дизель-поїзда Д1) складатиме 15 338,0 тис. грн (табл. 2.9).

Дизель-електропоїзд ДТ-1 виробництва Торжоцького вагонобудівного заводу може рухатися як електрифікованими, так і неелектрифікованими коліями. Його застосування дозволить без додаткових витрат організувати нові маршрути, не міняти локомотиви на шляху проходження, використовувати залізничну інфраструктуру загально-го й незагального користування. Поїзд оснащений дизель-генераторами німецької фірми «Мерседес».

Таблиця 2.9

Очікуваний економічний ефект від впровадження дизель-поїзда ДЕЛ-02

Тип ТРС	Види ремонту та технічного обслуговування										Загальна вартість ТО і ПР, тис. грн
	ТО-2		ТО-3		ПР-1		ПР-2		ПР-3		
	Кількість, од.	Вартість, тис. грн	Кількість, од.	Вартість, тис. грн	Кількість, од.	Вартість, тис. грн	Кількість, од.	Вартість, тис. грн	Кількість, од.	Вартість, тис. грн	
ДЕЛ-2*	3 650	0,6	240	7,5	27	18,0	13	100,0	7	400,0	8 576,0
Д1**	7 300	0,7	720	8,8	120	23,9	—	—	16	600,0	23 914,0

* – планова собівартість; ** – фактична собівартість.

У результаті реалізації зазначених проектів оновлення МВРС можливо розв’язати багато не тільки галузевих, а й загальнодержавних проблем, зокрема забезпечити:

– збільшення ефективності використання рухомого складу;

- підвищення конкурентоспроможності залізничних перевезень порівняно з автомобільними;
- підвищення якості надання послуг залізничним транспортом;
- збільшення частки залізничного транспорту на ринку транспортних послуг;
- оновлення рухомого складу залізниці;
- підвищення мобільності населення;
- стимулювання розвитку соціальної інфраструктури регіону;
- зміцнення науково-технічного та інтелектуального потенціалу;
- створення додаткових робочих місць.
- задіяння технічного потенціалу вітчизняної промисловості (будівництво рухомого складу нового зразка, іншої техніки).

Серед екологічних результатів слід назвати, зокрема, зменшення забруднення довкілля завдяки ширшому використанню екологічно чистих залізничних перевезень замість автомобільних, які шкідливо впливають на навколишнє середовище.

Придбанням нового рухомого складу в більшості регіонів займається виключно УЗ. Закупівлі нових поїздів за рахунок коштів адміністрацій суб'єктів України мають епізодичний характер.

6. Організація інтермодальних пасажирських перевезень. Традиційний підхід до організації пасажирського комплексу залізничного транспорту не відповідає ситуації, що склалася, і перспективним вимогам до розвитку пасажирських перевезень. У цій сфері спостерігається парадоксальна суперечність: абсолютна більшість пасажирських перевезень на залізницях вважається збитковою, тоді як зростаючі потреби населення в сучасних транспортних послугах залишаються незадоволеними.

Таке становище призводить до зниження зовнішньої конкурентоспроможності залізничного транспорту відносно альтернативних видів пасажирських перевезень. Особливо наочно це проявляється в умовах великих мегаполісів і агломерації міст, де приміські залізничні перевезення послідовно витісняються автобусним сполученням, при цьому вартість послуг перебуває в однаковому ціновому діапазоні. А з останнім, у свою чергу, успішно конкурує маршрутне таксі, що пропонує за вищу ціну вищу якість (у першу чергу, швидкість) перевезень.

Одним з ключових напрямків виходу із цієї ситуації є розвиток інтермодальних транспортних систем (ІТС), що мають принципово нові властивості транспорту майбутнього.

ІТС в пасажирському сполученні характеризують такі ознаки:

- спеціалізоване призначення;
- реалізація принципів «від дверей до дверей» і «точно в строк», що передбачає надання єдиного комплексу транспортних та інших послуг на всій довжині маршруту пасажирів;
- зручна для пасажирів організація взаємодії транспортних ланцюжків на маршруті руху, у першу чергу за рахунок оптимального сполучення різних видів транспорту під час здійснення змішаних перевезень;
- висока якість і комплексний характер послуг (підвищена швидкість, регулярність, безпека і безперебійність руху) і, як наслідок, прогнозованість часу поїздки за високого рівня супутнього сервісу (єдине оформлення наскрізних проїзних документів на увесь маршрут, розвинена система інформаційного обслуговування пасажирів, додатковий сервіс у вузлах пересадок і місцях прибуття і тому подібне);
- класність перевезень;
- широке застосування нових способів організації і управління транспортними потоками, що базуються на сучасних методах логістики, моделювання й оптимізації транспортних потоків, маркетингу, інформаційних технологій.

Основними компонентами ІТС є: інфраструктура, пересадкові вузли й термінали, рухомий склад, система управління перевізним процесом, сервіс.

Іншими словами, стосовно пасажирських перевезень ІТС є системним об'єднанням різних видів транспорту, що здійснює спеціалізовані види перевезень з використанням спеціальних типів рухомого складу, і інфраструктури, а також відповідним чином улаштованих пересадкових вузлів і терміналів, яке орієнтоване на комплексний характер і високу якість послуг, що надаються, і функціонує на принципах самоокупності й самофінансування.

Найбільш доцільними сферами застосування інтермодальних транспортних систем є:

1. Мегаполіс. Найпривабливіша сфера застосування ІТС в умовах мегаполісу – це організація транспортних зв'язків ядра мегаполісу з великими транспортними вузлами дальнього сполучення й містами-супутниками.

2. Регіональне й міжрегіональне сполучення. Особливе значення в цій сфері перевезень мають як малодіяльні, здебільшого неелектри-

фіковані лінії з невеликим, але стійким пасажиропотоком, так і маршрути з насиченим графіком, що зв'язують великі центри в регіонах з високою густотою населення.

Уже сьогодні на багатьох ділянках залізниць реально забезпечити швидкісний режим до 160 км/год. Широка організація такого швидкісного режиму створить практично на всіх залізницях передумови для досягнення іншого рубежу – 200–250 км/год і більше. Розв'язання цього, уже складнішого завдання пов'язано з необхідністю модернізації всієї інфраструктури залізниці – з удосконаленням контактної мережі й залізничного полотна, систем безпеки руху, підвищенням технічного оснащення залізниць колійною технікою.

Перспективи розвитку інтермодальних транспортних систем створюють додаткові умови для зростання їх інвестиційної привабливості та перетворення на об'єкти підвищеного попиту. З урахуванням цих тенденцій можна вважати, що пропоновані напрямки розвитку регіональних пасажирських перевезень дозволяють залізничному транспорту серйозно конкурувати з автомобільним і авіаційним транспортом, а за рівнем комфорту, економічними й екологічними характеристиками – випереджати їх.

7. Розвиток інформаційних технологій. Важливою проблемою для пасажирів є зміни в розкладі руху, пов'язані з виконанням ремонтних робіт.

Інформаційні технології дозволяють розв'язати дві проблеми: позбавити людей від непередбачених змін у розкладі й зробити придбання квитків доступнішою і приємнішою процедурою.

У приміському сполученні можливо ввести нові послуги для пасажирів – розсилку SMS-розкладу руху приміських поїздів зі всіма змінами. Для оплати проїзду налагодити систему самообслуговування пасажирів із застосуванням автоматичних терміналів і мобільних телефонів. Прикладом цього є створення інтегрованої інформаційно-транзакційної системи оплати проїзду й послуг з використанням електронних пластикових карт ВАТ «РЖД» і російської платіжної системи «Сберкарт» на швидкісному маршруті Москва – Митищі.

Станції і зупинні пункти можна оснастити мовними інформаторами дистанційного сповіщення пасажирів, які у автоматичному режимі повідомлять про наближення поїзда, у тому числі й у разі збоїв у графіку руху.

8. Створення приміських пасажирських компаній. Приміські пасажирські компанії – форма державно-приватного партнерства залізниць – філій УЗ, регіональних і місцевих органів влади, а також приватних компаній. Створення повноцінно функціонуючих ППЗК дозволить розв’язати проблему зносу основних фондів приміського комплексу, збільшити обсяги закупівель нового рухомого складу, підвищити прибутковість приміських перевезень. Для цього необхідно не просто бажання регіональної влади, але її активна участь у статутному капіталі ППЗК і їх фінансуванні. Іншими причинами й цілями створення ППЗК є: загальна стратегія УЗ на виділення структурних підприємств, підвищення прозорості господарської діяльності, скорочення експлуатаційних витрат, залучення інвестицій, реалізація нових комерційних проектів, зокрема шляхом розвитку навколзалізничного бізнесу.

Створення ППЗК дозволить залучити до організації приміських перевезень регіони. Участь регіону у формуванні й діяльності компанії дозволить поліпшити якість обслуговування пасажирів, дасть можливість адміністрації області краще організовувати й контролювати приміські пасажирські перевезення, здійснювані в межах області. Частка регіональних суб’єктів у створюваних комерційних підприємствах повинна бути не менше 25 %.

Створення ППЗК не призведе до різкого зростання витрат регіонального бюджету. Ринковий потенціал приміських перевезень значно недооцінений. Масштаби державного регулювання тарифів, а отже, і обсяги компенсацій випадаючих доходів залізниці скорочуватимуться в міру зростання доходів населення, підвищення ефективності господарської діяльності ППЗК. На зустрічах з регіональною й муніципальною владою, працівниками великих підприємств менеджери ППЗК повинні з’ясувати побажання місцевого населення, насамперед щодо часу відправлення й прибуття поїздів. На кожному з напрямків повинні бути виявлені свої особливості, враховані під час складання графіка руху.

Виділення зі структури УЗ дирекцій з обслуговування пасажирів у приміському сполученні й перетворення їх у ППЗК повинно було відбутися ще на другому етапі реформи залізничного транспорту. Наділ ППЗК майновим комплексом, включаючи рухомий склад, платформи, будівлі й споруди, планувався тільки після того, як компанії вийдуть на рівень рентабельної роботи.

Основна діяльність ППЗК не повинна зводиться до продажу приміських квитків на підставі агентського договору. Компанії із самого початку націлені на отримання прибутку й завдяки порівняно невеликим розмірам і незалежності можуть гнучкіше реагувати на зміни пасажиропотоку й попиту. Паралельне існування ППЗК і регіональних дирекцій з обслуговування пасажирів у приміському сполученні нестиме в собі ризики перерозподілу прибуткових напрямків перевезень і видів діяльності на користь компанії за участю приватного капіталу. Поки не існує чітких правил гри в питаннях власності на рухомий склад і моторвагонні депо.

Використання приміської інфраструктури, насамперед вокзальних комплексів, підвищить прибутковість приміських перевезень. Передача вокзалів у довірче управління приватної компанії, яка займатиметься залученням інвестицій і отриманням прибутку з вокзальних площ за рахунок їх комерційного використання, не суперечить створенню ППЗК. У рамках ППЗК можна виробити загальний підхід до розвитку вокзалів і привокзальних територій. Зараз вокзали знаходяться у власності УЗ, а прилеглі до них території належать місцевій владі. З можливих варіантів дій (підписання УЗ угод з адміністраціями муніципалітетів про спільне використання територій, ухвалення на державному рівні нормативно-правових актів, що регулюють розвиток привокзальних територій) найбільш прийнятним здається розв'язання цих питань в органах управління ППЗК.

Головним же завданням створення пасажирських приміських компаній є формування конкурентного ринку транспортних послуг у приміському сполученні й підвищення інвестиційної привабливості його учасників. Тому разом із створенням ППЗК на основі державно-приватного партнерства залізничних компаній, регіональної (місцевої) влади слід максимально сприяти прояву приватної ініціативи, формуванню незалежних приміських перевізників.

9. Розвиток високошвидкісних перевезень. В усіх розвинутих країнах Європи та Азії впроваджено швидкісний та високошвидкісний рух пасажирських поїздів, оскільки ці види перевезень можуть ефективно конкурувати з літаками та автомобільним транспортом та бути основним перевізником на ринку транспортних послуг.

В Україні пропонують з березня 2012 року розпочати рух поїздів зі швидкостями до 160 км за годину. Для цього закуплені перші поїзди закордонного виробництва. Але Крюківський вагонобудівний

завод може поставити для пасажирських перевезень свій рухомий склад, максимальна швидкість якого 200 км за годину. Таку швидкість може реалізувати локомотив ДС-3. Для цього потрібно реконструювати колії, на яких буде виконуватися швидкісний рух. Однак це не можливо без значних капітальних вкладень.

За участю експертів компанії «Сістра» (Франція) і фахівців Укрзалізниці у 2002 році [157] були досліджені передумови введення високошвидкісного руху поїздів в Україні, визначені можливі маршрути високошвидкісних залізничних ліній, зроблений прогноз обсягів пасажирських перевезень, розроблені технічні вимоги для впровадження системи високошвидкісних залізниць в Україні, надана економічна оцінка цих програм.

Виходячи із завдань створення високошвидкісної мережі залізниць, географічного положення України, адміністративного розподілу регіонів, розташування міст і економічної ситуації, запропонована мережа високошвидкісних магістралей загальною довжиною більше 3 тис. км.

При виконанні перспективних розрахунків використана модель прогнозування потреби в пасажирських перевезеннях, відпрацьована в рамках програми ТАСИС за участю компаній EPV Europrojrkt Verkehr (Німеччина), SGTE (Англія), «Гіпротранстей» (Росія), «Transmark» (Англія), «Трансполіс» (Україна). Гнучка модель прогнозування попиту на перевезення використовує статистичні дані й експертну оцінку фахівців. У цьому випадку статистичні дані є тільки з виконаних перевезень на існуючих лініях. Відсутні поки і дані про можливий перерозподіл пасажиропотоків між високошвидкісним залізничним транспортом, авіаційним і автомобільним.

Грунтуючись на розрахунках попиту по кожному маршруту, попит по кожній ділянці високошвидкісної лінії можна розрахувати на основі аналізу тривалості поїздки по обороту кожного маршруту (табл. 2.10). Напрямок високошвидкісного руху й частота руху для кожного маршруту визначалися обсягами перевезень на кожній ділянці, а також комерційними вимогами до сполучення між містами [157].

Попит на маршруті теоретично можна розрахувати за формулою:

$$P_{AB} = k \frac{H_A \cdot H_B}{f(L_M \cdot T_M)}, \quad (2.1)$$

де P_{AB} – обсяг перевезень між двома кінцевими містами А і Б;
 k, f – відповідно коефіцієнт моделі й частота поїздок;
 H_A, H_B – населення двох кінцевих міст А і Б відповідно;
 L_M – довжина маршруту;
 T_M – тривалість поїздки високошвидкісним поїздом між містами А і Б.

Таблиця 2.10

**Прогнозні показники пасажиропотоку на ділянках
з високошвидкісним рухом. Джерело: [157]**

Ділянки високошвидкісних залізниць	Довжина мережі залізниці, км		Пасажиро- оборот, млн пас./рік
	існуючої	швидкісної	
Київ – Полтава	337	310	27,30
Полтава – Харків	149	130	22,40
Полтава – Дніпропетровськ	214	130	38,50
Дніпропетровськ – Запоріжжя	126	80	25,90
Дніпропетровськ – Донецьк	269	220	34,40
Донецьк – Луганськ	152	140	9,40
Київ – Біла Церква	90	65	25,80
Біла Церква – Миколаїв	512	340	13,30
Миколаїв – Одеса	242	120	15,20
Миколаїв – Херсон	62	60	13,10
Херсон – Сімферополь	275	240	7,70
Біла Церква – Вінниця	200	130	18,00
Вінниця – Хмельницький	146	110	13,20
Хмельницький – Тернопіль	119	105	10,40
Тернопіль – Львів	141	120	8,20
Дніпропетровськ – Кривий Ріг	165	150	21,40
Кривий Ріг – Миколаїв	217	150	17,70
Запоріжжя – Мелітополь	115	110	10,60
Мелітополь – Сімферополь	241	241	8,20

Як показали розрахунки (табл. 2.11), високошвидкісні залізниці дозволять у 4-5 разів скоротити тривалість поїздок.

Таблиця 2.11

Середня маршрутна швидкість. Джерело: [157]

Місто, з'єднане ділянкою високошвидкісної залізниці з Києвом	Протяжність ділянки, км	Час руху, год	Маршрутна швидкість, км/год
Полтава	337 (310)	5,58 (1,17)	60,4 (265,7)
Харків	486 (440)	9,00 (1,58)	54,0 (277,9)
Дніпропетровськ	530 (440)	8,75 (1,58)	60,6 (277,9)
Донецьк	798 (660)	12,67 (2,33)	63,0 (282,9)
Луганськ	986 (800)	16,00 (2,92)	61,6 (274,3)
Маріуполь	918 (780)	18,33 (2,92)	50,1 (267,4)
Запоріжжя	490 (590)	9,33 (2,50)	52,5 (236,0)
Одеса	652 (525)	10,33 (1,83)	63,1 (286,4)
Сімферополь	1012 (705)	15,50 (2,50)	65,3 (282,0)
Вінниця	220 (195)	3,50 (0,83)	62,9 (234,0)
Хмельницький	365 (305)	6,00 (1,50)	60,8 (203,3)
Тернопіль	484 (410)	8,00 (2,00)	60,5 (205,0)
Львів	624 (530)	10,42 (1,83)	59,9 (289,1)

Примітка. У дужках вказані дані для високошвидкісних залізниць, без дужок – існуючі ділянки.

У 2035–2040 роках на всій мережі щорічно послугами високошвидкісної мережі будуть користуватися близько 130 мільйонів пасажирів, щодня – 356 тис. пасажирів. Зазначені обсяги перевезень відповідають щорічному обороту в 54 млрд пас.-км.

Нижче наведено компоненти, що розглядалися при економічній оцінці: суми інвестицій в інфраструктуру й рухомий склад; прибуток від послуг високошвидкісної залізниці; витрати на експлуатацію і технічне обслуговування.

Сума інвестицій у високошвидкісні лінії включає вартісні витрати на такі заходи: відчуження земель, земляні й будівельні роботи, будів-

ництво штучних споруд (мости, шляхопроводи, віадуки і т.д.), верхньої будови колії, пристрій енергопостачання, системи сигналізації і телекомунікації.

Варто враховувати, що середня вартість гектара орної землі становить 10 тис. грн, сіножаті — 5 тис. грн, випасів — 3 тис. грн. Значно дорожче обходяться ділянки лісонасаджень — від 30 до 50 тис. грн за 1 га. Що стосується залізничного устаткування, то вартість 1 км для різних ліній приблизно однакова. Вартість будівельних і земельних робіт, а також штучних споруд тісно пов'язана з місцевими особливостями й умовами. Приблизно загальна вартість будівництва високошвидкісних ліній в Україні складе 5 млн євро/км.

Оцінка інвестування в пасажирські станції проводилася на основі пропозиції про будівництво в містах Києві, Харкові, Сімферополі, Одесі й Львові нових станцій, що будуть головними з відправлення й прибуття поїздів. Інші станції будуть модернізовані.

Обсяги інвестування в деповське господарство розраховувалися на підставі експлуатаційних характеристик трьох депо, що будуть розташовані в Києві, Дніпропетровську й Миколаєві, і одного підприємства для виконання капітальних ремонтів. Загальні обсяги складуть 603 млн євро. Вартість рухомого складу приблизно дорівнюватиме 20 млн євро (світовий стандарт вартості складу). Парк складів, необхідний для експлуатації всієї пропонованої високошвидкісної мережі, нараховує 333 одиниці. Загальна сума інвестування в рухомий склад — 6 554 млн євро. Буде також вирішуватися питання про те, що купити за кордоном, а що буде зроблене в Україні. Уже поставлена задача перед українськими вагонобудівними й електровагонобудівними заводами про випуск рухомого складу, розрахованого на рух зі швидкістю до 200, а в перспективі — до 350 км/год. Необхідні розміри інвестування зазначені в табл. 2.12.

Оцінка прибутку від надання послуг високошвидкісної залізниці базується на таких припущеннях: середня вартість проїзду пасажиром 1 км становить 0,35 грн, інший прибуток, що не відноситься до оплати пасажиром проїзду, приблизно становить 5 % загального прибутку від пасажирських перевезень. Слід зазначити, що дана середня вартість буде оплачуватися пасажиром в майбутньому (через 15-20 років), а до того моменту внутрішній валовий продукт (ВВП) на душу населення зросте в 5 і більше раз. Вартість проїзду в євро складе 0,0673 євро/км. Якщо порівняти дану вартість з вартістю поїздки

в інших країнах, то одержимо такі результати: пропонована середня вартість поїздки по українській високошвидкісній мережі становить 67 % від рівня Франції і 56 % від рівня Великобританії.

Таблиця 2.12

Розміри інвестицій у високошвидкісний рух. Джерело: [157]

Інвестований об'єкт	Розмір витрат, млн євро	%
Високошвидкісні лінії	15 175	62,4
Станції	1 890	7,8
У тому числі:		
нові	780	3,2
модернізовані	1 110	4,6
Депо й ремонтні підприємства	603	2,5
Рухомий склад	6 666	27,4
Всього	24 334	100,0

Показник прибутку першого року, що визначається як дисконтна ставка і врівноважує суми інвестицій і дисконтний прибуток за цей рік, становить 9,8 %. Внутрішній відсоток прибутку (IRR), обумовлений як дисконтна ставка, де чиста приведена вартість дорівнює 0, становить 7,7 %. При дисконтній ставці 6 % період повернення інвестицій становить приблизно 17 років.

Таким чином, перелічені альтернативні шляхи підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень заслуговують на увагу й подальше вивчення для впровадження на залізницях України. Але в цій монографії розглядаються концептуальні підходи до реформування пасажирських залізничних перевезень у приміському сполученні за рахунок реформування організаційної структури управління.

Висновки до розділу 2

1. На сучасному етапі залізничний транспорт України перебуває в активній фазі структурного реформування. У приміському пасажирському комплексі одним з найважливіших є питання удосконалення структури управління.

2. Щорічно в приміському сполученні перевозиться близько 360 млн пасажирів. Доходи залізниць України від приміських перевезень у 2010 р. склали 378,7 млн грн, що більше на 37,7 %, ніж у 2009 р. та на 19,1 %, ніж у 2008 р. Водночас залізниця несе соціальне навантаження, перевозячи пасажирів у приміському сполученні за тарифами, які нижче собівартості. У результаті, незважаючи на значні обсяги роботи, діяльність залізниць України у сфері приміських перевезень залишається збитковою. Саме збитковість пасажирських перевезень стримує реалізацію програми структурної реформи на залізничному транспорті.

3. Основний експлуатований парк у приміському русі складається з вагонів електропоїздів виробництва Ризького вагонобудівного заводу, збудованих у 1962–1992 роках, і українських підприємств (1993–2006 рр. випуску). Зараз на залізницях утримується 5 350 таких вагонів, 33 % з яких експлуатується понад нормативний термін служби – більше 28 років. Сумарні фінансові витрати на повне відновлення парку приміського рухомого складу в середньостроковій перспективі до 2012 року досягають 1,5 млрд грн. З огляду на соціальний характер приміських перевезень, Укрзалізниця не зможе вирішити дану проблему самотійно. Це питання повинне розв’язуватися централізовано і за рахунок залучення зовнішніх інвестицій.

4. Вжиті в 2010 році заходи для підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень дозволили домогтися якісних змін і забезпечити позитивну динаміку експлуатаційних і фінансово-економічних показників.

Найефективнішим механізмом розв’язання цього питання є:

- компенсації збитків від пасажирських перевезень за рахунок коштів консолідованого бюджету – як державного, так і регіонального рівнів;

- створення разом з регіональними адміністраціями приміських пасажирських компаній;

- побудова правових відносин Укрзалізниці й державних регіональних адміністрацій у частині організації транспортного обслуговування населення в приміському сполученні.

Розв’язання означених проблем безпосередньо стосується впровадження реформ пасажирського комплексу на залізницях України, служить ефективним стимулом для подальшого розвитку залізничного транспорту й поліпшення якості обслуговування пасажирів і сприяє

реалізації задач, визначених Програмою структурної реформи на залізничному транспорті й транспортній стратегії України до 2020 року.

5. Місія, цілі, вибір форми, структури й переліку завдань удосконалення перевезень пасажирів у приміському сполученні залежать від специфіки приміських перевезень у регіоні, а також визначаються обсягами перевізної роботи, географією перевезень, основними факторами, задіяними у виконанні перевезень. Важлива роль у розв'язанні проблеми удосконалення приміських пасажирських перевезень відводиться також відносинам залізниці з регіональними суб'єктами України, ступеню їх зацікавленості в цьому виді перевезень і готовності належним чином компенсувати витрати з перевезення пільгових категорій пасажирів і підтримувати тарифи на соціально прийнятному рівні.

6. У ході структурної реформи залізничного транспорту України для створення певних умов, необхідних для самостійної рентабельної роботи й ефективної конкуренції на ринку, буде розглянуте питання про формування компаній з пасажирських перевезень у приміському сполученні.

Виходячи з економічної ситуації, структурні перетворення в пасажирському комплексі повинні здійснюватися кількома етапами, тому що реформування залізничного транспорту будь-якої країни відбувається протягом кількох років, послідовно та поетапно, з урахуванням того, що послідовність процесу реформування необхідна для забезпечення стійкої, стабільної, безперебійної роботи залізничного транспорту та можливості контролю й корегування запропонованих дій на основі аналізу проміжних результатів.

7. Фактори зниження обсягів і ефективності приміських пасажирських перевезень умовно можна розбити на дві групи: зовнішні та внутрішні.

Перш ніж досліджувати зовнішні фактори впливу на ефективну діяльність приміських залізничних перевезень, було проаналізовано альтернативні варіанти підвищення ефективності їх функціонування й визначено найбільш перспективні напрямки формування конкурентного ринку транспортних послуг у приміському сполученні й підвищення його інвестиційної привабливості.

Теоретико-методичний підхід до удосконалення управління пасажирськими приміськими перевезеннями

3.1. Принципи удосконалення управління приміськими пасажирськими перевезеннями

Як було показано в розд. 1 та 2, на залізничному транспорті України розпочалася структурна реформа. Відповідно до цільової програми реформування [88], кожне господарство мусить побудувати новий або удосконалити старий механізм управління своєю діяльністю.

Пасажирське господарство кілька років тому було реформовано і з нього було виділено приміські перевезення. Але це реформування не враховувало майбутнє акціонування залізничного транспорту, можливість організації незалежних приміських пасажирських компаній, економічну самостійність пасажирських перевезень, припинення їх перехресного фінансування за рахунок вантажних, 100 % компенсацію перевезення пільгових категорій громадян та ін. Основна мета цього розділу – побудова удосконаленого механізму управління приміськими залізничними перевезеннями.

Для виконання подальших досліджень доцільно визначитися з поняттями:

- модель побудови приміських пасажирських залізничних компаній;
- механізм управління приміськими залізничними перевезеннями.

В економічній енциклопедії [57] поняття *«механізм управління підприємствами»* відсутнє, але є поняття *«моделі організації виробництва»*, під якими розуміють «оптимальні варіанти діяльності господарюючих суб'єктів (підприємств, об'єднань) відповідно до технологічних способів виробництва, обсягу та асортименту продукції, маркетингової орієнтації, форми власності, регіонального розташування, транспортування продукції та ін.».

У дисертаційній роботі А. Гречко [34, с. 77] подано таке визначення моделі реформування залізничного транспорту: «Модель реформування залізничного транспорту – це оптимальний варіант діяльності новоутворених структур залізничного транспорту (господарюючих суб'єктів, дочірніх підприємств, філій, структурних підрозділів та ін.) відповідно до технологічного процесу перевезення вантажів, пасажирів та підсобно-допоміжної діяльності з урахуванням існуючих потужностей інфраструктури, рухомого складу, регіонального розташування залізниць, розподілу функцій між міністерством та реформованими суб'єктами господарювання, їх форми власності, маркетингової політики, рівного доступу до інфраструктури залізниць компаній-операторів, ступеня монополізації ринку залізничних перевезень та ін.». Наведене формулювання повністю підходить до визначення поняття моделі побудови приміських пасажирських залізничних компаній.

Для поняття механізму управління залізничними перевезеннями у приміському сполученні можна запропонувати таке визначення: механізм управління приміськими залізничними перевезеннями у приміському сполученні – це система заходів (програмних, правових, адміністративних, логістичних, технічних) та сукупність підприємств і структурних підрозділів, побудованих за певною ієрархією залежно від їх функцій та взаємодії для ефективного виконання своєї місії та цілей в умовах сучасного ринку.

Основне завдання створення ефективного механізму управління приміськими залізничними перевезеннями – досягнення максимальної ефективності функціонування системи, забезпечення повного і якісного задоволення платоспроможного попиту населення на перевезення з мінімальними витратами.

Серед найважливіших заходів – скорочення багатоступеневості управління за рахунок переходу до галузевого комерційного розрахунку, об'єднання оперативно-виробничих і фінансово-економічних важелів управління в єдиний галузевий виробничий центр (підприємство, пасажирська компанія і т.ін.).

Функції такого підприємства може виконувати компанія-оператор з організації перевезень і обслуговування пасажирів у приміському сполученні. Це підприємство повинне мати фінансово-економічне відособлення, права юридичної особи, самостійний баланс та інші ознаки унітарного підприємства.

У ході реформування структури управління приміським пасажирським сполученням важливо керуватися такими принципами:

1. Законодавче закріплення і визнання загальнодержавного значення залізничного транспорту.

2. Спрямованість на досягнення повної господарської самостійності приміського пасажирського транспорту залізниць і органів управління приміськими пасажирськими перевезеннями.

При цьому слід врахувати, що основні засоби інфраструктури будуть закріплені за залізницями, за винятком приміських пасажирських вокзалів, моторвагонних депо і пасажирського рухомого складу.

3. Взаємна доступність, партнерство і співпраця. Мається на увазі право користування інфраструктурою іншими компаніями-операторами на договірних умовах з відповідним економічним відшкодуванням. Цей принцип необхідно доповнити і взаємною відповідальністю (адміністративною, цивільно-правовою тощо) усіх учасників процесу перевезень за безпечне, ефективне і якісне його обслуговування.

4. Принцип державного замовлення. Він означає виконання соціально значущих, але економічно не вигідних приміських пасажирських перевезень компаніями-операторами за умови надання відповідних фінансових компенсацій і субсидій. Залежно від рівня держзамовлення – державного, регіонального, муніципального тощо джерелами компенсацій мають бути бюджети – державний, обласний, місцевий, муніципальних утворень і навіть виробничих підприємств будь-якої форми власності, якщо вони є замовниками пасажирської послуги.

5. Принцип фінансово-економічної самостійності, окупності й беззбитковості діяльності приміських пасажирських залізничних компаній. Відповідно до цього передбачається впровадження заходів з фінансового оздоровлення пасажирської галузі, списання зайвого майна, виключення зайвих для виробництва функцій, реструктурування довгострокової заборгованості тощо. Орієнтир має бути на приміську пасажирську залізничну компанію (далі — ППЗК), що працює рентабельно, без збитків.

Структура джерел покриття витрат може включати компенсації збитків з бюджетів (субсидії), перерахування від організацій та ін. Структура і склад додаткових джерел покриття збитків з часом зменшуватиметься.

6. Дотримання послідовного, поетапного здійснення структурних перетворень. Важливо, щоб на кожному етапі елементи транспортної системи зберігали свої оперативно-виробничі, функціональні показники, тому зміну структури управління приміськими пасажирськими перевезеннями, виходячи з організаційно-технологічної складності існуючої системи залізничного транспорту, необхідно здійснювати послідовно, поетапно.

Відповідно до цільового виконання низки обов'язкових дій, процес створення приміських пасажирських компаній повинен включати:

- структурне відособлення підприємств пасажирського комплексу на залізницях. Формування підрозділів приміського пасажирського господарства на обмежених полігонах залізниці (можливо, на базі дирекцій). Формування роздільного балансу й витрат по пасажирських перевезеннях на залізниці, у тому числі дальніх і приміських перевезень;

- формування і реєстрація ППЗК на залізниці, можливо декількох, з урахуванням специфіки залізниці;

- повний розподіл із залізницею сфер діяльності. Залізниця є власником усієї інфраструктури, необхідної як для вантажних, так і для пасажирських перевезень. Визначення фінансово-економічного механізму відносин залізниці й ППЗК;

- формування громадського галузевого підприємства приміських пасажирських перевезень у структурі УЗ. Законодавче закріплення управління приміськими пасажирськими перевезеннями й їх регулювання на державному й регіональному рівні.

Найскладніший етап – структурне відособлення підприємств пасажирського комплексу.

На цьому етапі необхідно вирішити такі завдання:

1. Визначити, який буде склад компанії, за яким принципом формуватимуться структурні підрозділи (як пасажирські дирекції, як великі самостійні підприємства і т.ін.).

2. Забезпечити фінансово-економічне відособлення пасажирських перевезень в дальньому й приміському сполученні.

3. Забезпечити організаційне відособлення дальнього й приміського сполучення. Необхідно визначити: адміністративні центри й прилеглі до них території, де можливе організаційне виділення приміських перевезень у самостійне підприємство (у власності Укрзалізниці, муніципальній, змішаній власності й т.ін.).

4. Забезпечити адміністративно-територіальне відособлення регіональних пасажирських дирекцій та інших підрозділів на обмеженому полігоні залізниці (на базі однієї-двох дирекцій залізниць). Юридичне оформлення статутних документів пасажирського приміського господарства (рис. 3.1).

5. Визначити витрати по приміських пасажирських перевезеннях.



Рис. 3.1. Фінансово-правові відносини приміської пасажирської залізничної компанії. Джерело: розробка автора

Одна з основних проблем полягає в тому, що методики калькуляції витрат пасажирських перевезень у розрізі окремого поїзда на окремому напрямку не існує.

Як наслідок, якщо потрібна компенсація збитковості приміських перевезень з боку регіональних суб'єктів, незмінно виникає питання

про точність і правильність розрахунків прибутків/збитків. Межі регіону не завжди збігаються з межами дирекції залізниці. У низці випадків на території області розташовані 2–3 дирекції і навпаки – одна дирекція залізниці розташовується на території 2–3 регіонів. Звідси виникає недовіра до розрахунків з боку адміністрацій і, як наслідок, небажання компенсувати збитки від приміських пасажирських перевезень.

На першому етапі реформування повинна пройти серйозну підготовку система контрактних договірних відносин з бюджетами всіх рівнів (державним, обласним, міським і т. ін.), з метою досягнення максимального відшкодування збитків від пасажирських перевезень. Також необхідно реалізувати систему впорядкування проїзду пільгових категорій громадян, малозабезпечених і соціально незахищених категорій населення.

Очевидно, що на першому етапі Укрзалізниця із залученням галузевих інститутів повинна розробити систему формування прибутків і фінансування витрат в ППЗК з використанням спеціального пасажирського прибутково-розпорядничого рахунку.

У цей же період має бути розроблений механізм відносин ППЗК з іншими підприємствами залізниці в умовах бюджетних компенсацій і збереження перехресного фінансування, відносин залізниць і ППЗК стосовно оплати послуг, пов'язаних з перевезеннями. Потрібна досконала методика визначення плати за послуги залізниць з надання інфраструктури для здійснення перевезень.

На другому етапі реформування структури управління приміським пасажирським господарством необхідно здійснити юридичне оформлення ППЗК. На підставі робіт з відособлення пасажирського господарства на обмежених полігонах залізниці, виконаних на першому етапі, створюється приміська пасажирська залізнична компанія, до складу якої повинні входити підприємства приміського пасажирського комплексу.

Усі витрати по приміських перевезеннях слід відображати на балансі приміської компанії-оператора. Ці витрати повинні включати прямі витрати власне пасажирської приміської компанії, а також частину непрямих витрат інфраструктурних підрозділів (господарства колії, СЦБ і зв'язку, електрифікації і т.д.) переданих на баланс у розмірі встановлених нормативів.

Цим досягається прозорість балансу, що спрощує механізм компенсації збитків від приміських перевезень.

Перший і другий етапи, враховуючи відмінності й специфіку залізниць, різну частку пасажирських перевезень, можуть в часі досягати трьох і більше років. Цей процес неможливо штучно прискорювати. Він вимагає значної підготовчої роботи, підбору кадрів, формування нової системи відносин – фінансових, економічних, правових і т.д.

Також на другому етапі повинна пройти практична апробація фінансово-економічної моделі відносин ППЗК і залізниць. У цей період слід зберігати діючий механізм формування доходів залізниць і порядок зміни тарифу, а також не змінювати розрахунки ПДВ і податку на прибуток усім підприємствам-учасникам перевізного процесу.

Протягом третього етапу, рішення по якому повинне прийматися на рівні МПУ і КМУ, на залізницях відокремлюється вантажна й пасажирська робота. ППЗК при цьому може вийти із складу залізниці (якщо вона раніше не вийшла як муніципальна), навіть якщо залишається в державній власності. При цьому розрахунки з державними регіональними суб'єктами вона здійснюватиме самостійно.

На цьому етапі має повністю завершитися розділ майна, має бути розроблений механізм розрахунків за використання інфраструктури залізниці (надання ниток графіку) – розмір, періодичність, терміни тощо. Також мають бути встановлені взаємні зобов'язання і відповідальність сторін за користування інфраструктурою протилежної сторони, встановлена система економічних стимулів за якісне виконання зобов'язань і так далі.

Найважливішим моментом є виділення прибутків компанії за джерелами (виручка від реалізації квитків, цільове субсидування або інші зовнішні джерела і т.д.)

Третій етап у часі може збігатися з четвертим, оскільки відносини з державним бюджетом потребують формування на мережевому рівні структури або органу, що буде координувати приміські пасажирські перевезення і взаємодіяти з державними органами законодавчої і виконавчої влади.

Основною метою створення підприємств з приміських пасажирських перевезень є досягнення максимальної ефективності функціонування пасажирського комплексу на основі централізованого управління перевезеннями (шляхом об'єднання оперативно виробничих і фінансово-економічних важелів управління в єдиному виробничому центрі) і обслуговуванням пасажирів у приміському сполученні в межах території (великого вузла) одного або декількох регіональних суб'єктів в тісній взаємодії з місцевою адміністрацією.

Для досягнення цієї мети необхідна реалізація концепції структурної перебудови приміського пасажирського господарства (табл. 3.1), і створення на мережі залізниць пасажирського підприємства з рухом фінансових коштів за галузевою вертикаллю. Це дає можливість застосовувати єдину технічну й технологічну політику в управлінні приміським пасажирським господарством, розвивати його матеріально-технічну базу на користь всієї залізниці. Завдяки цьому буде досягнута централізоване оперативне управління, єдність технології в організації пасажирських перевезень.

Таблиця 3.1

Концепція структурної перебудови приміського пасажирського комплексу

Основні напрямки діяльності приміського пасажирського комплексу	Цільова функція зміни структури	Основні результати, що досягаються в разі зміни структури управління
Перевезення пасажирів	Перехід до триланкової системи управління приміськими пасажирськими перевезеннями	Єдина технічна й технологічна політика в організації пасажирських перевезень, розвитку матеріально-технічної бази пасажирського комплексу
Утримання й оновлення рухомого складу	Створення нового господарського механізму приміських пасажирських перевезень	1. Централізоване фінансово-економічне управління пасажирським господарством, реалізація інвестиційних програм; маркетинг і моніторинг 2. Єдина регіональна транспортна політика в пасажирських перевезеннях, централізована взаємодія з урядовими органами та іншими організаціями
Комерційна діяльність з надання послуг пасажиром	Створення непрофільних підприємств підпорядкування УЗ	Єдина політика в роботі з управління персоналом, підготовці кадрів пасажирського господарства (фахівці, працівники масових професій та ін.)

Зважаючи на вищесказане, слід зазначити, що метою створення приміської пасажирської залізничної компанії (далі ППЗК) є:

– підвищення якості обслуговування пасажирів і зниження витрат на приміські перевезення;

- виділення перевезень пасажирів у приміському сполученні в самостійний вид діяльності;
- забезпечення прозорості формування фінансових результатів у приміських пасажирських перевезеннях;
- забезпечення реальної участі державних регіональних суб'єктів у компенсації збитків від приміських перевезень;
- досягнення максимальної ефективності функціонування пасажирського комплексу на основі об'єднання в єдиному центрі оперативно-виробничих функцій управління;
- якісне забезпечення потреб платоспроможного населення в пасажирських перевезеннях при підвищенні прибутковості за послуги, що надаються;
- зниження збитковості приміських пасажирських перевезень;
- участь компанії-оператора в інших видах рентабельної діяльності, результати якої можуть бути консолідовані на оновлення основних фондів;
- створення сприятливого інвестиційного клімату для оновлення приміського рухомого складу та інших основних фондів приміського пасажирського комплексу.

Згідно з «Планом заходів ДП «УЗ» щодо реалізації другого етапу Програмної структурної реформи на залізничному транспорті» [57], ППЗК створюються у формі дочірніх підприємств ДП «УЗ» за участю органів виконавчої влади регіональних суб'єктів та інших осіб. На сучасному етапі найбільш ефективною формою такого підприємства є акціонерне товариство.

Створення ППЗК повинне враховувати зацікавленість ДП «УЗ» і регіональних державних адміністрацій у розвитку приміських перевезень, тому засновниками цієї компанії виступатимуть Укрзалізниця, державні адміністрації області та деякі приватні компанії.

На основі сказаного вище можна зробити висновок, що модель побудови ППЗК й побудова організаційної структури управління пасажирськими залізничними перевезеннями в приміському сполученні – це зовсім різні поняття. Це пояснення необхідне, оскільки в монографії спочатку аналізуються моделі побудови ППЗК, а потім, після вибору конкретної моделі, досліджується питання побудови ефективної організаційної структури управління перевезеннями.

На основі наведеного вище визначення запропоновано механізм управління залізничними перевезеннями в приміському сполученні (рис. 3.2).

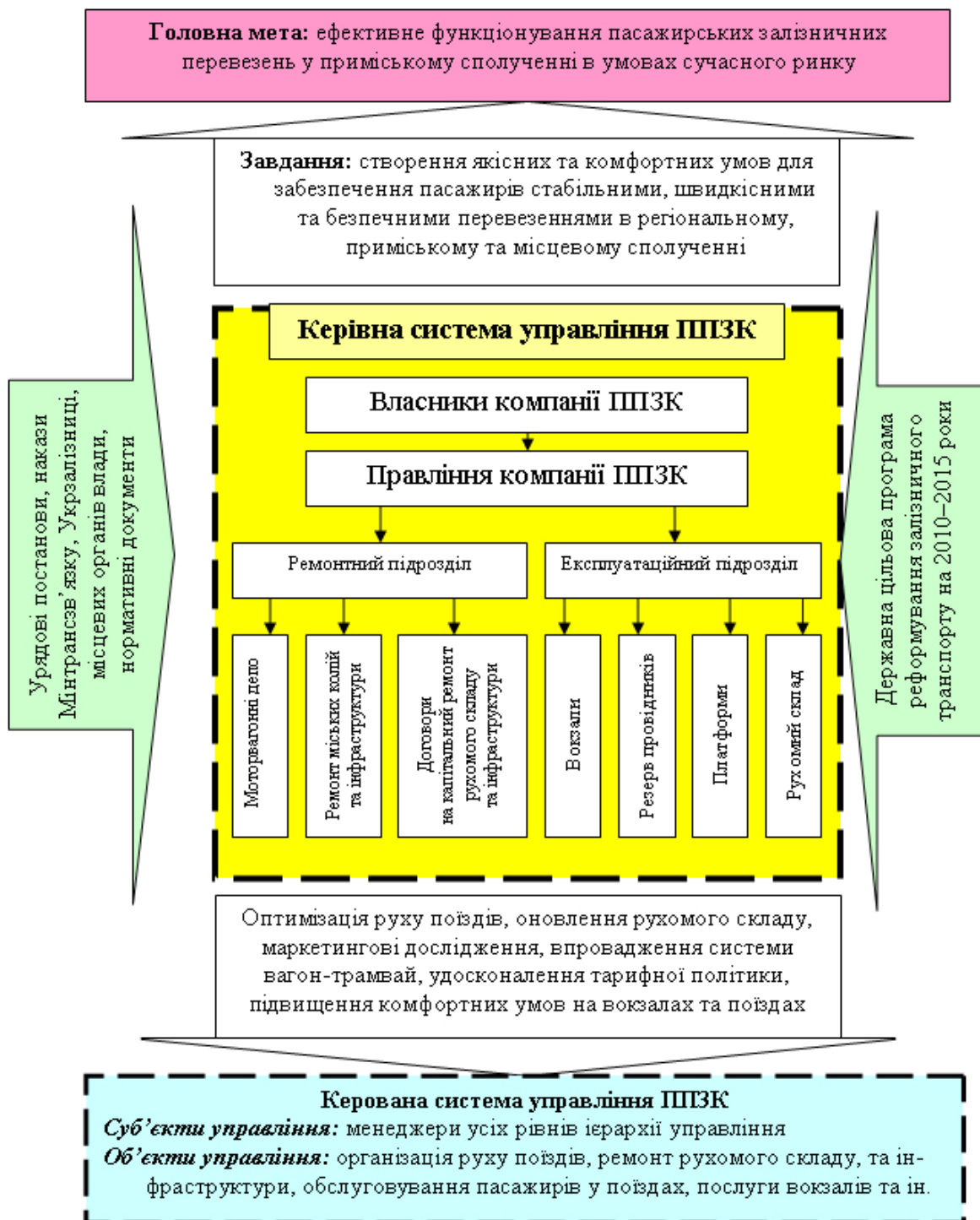


Рис. 3.2. Удосконалений механізм управління приміськими залізничними перевезеннями в приміському сполученні. Джерело: розробка автора

Інтеграційна модель – 1 компанії (рис. 3.3) застосовується, коли Укрзалізниця залишає за собою право управління та використання державного майна (приміські вокзали, платформи, резерви провідників

та ремонтні депо), яке входить до складу господарства приміських перевезень. При цьому окремі новоутворені приміські пасажирські компанії є структурними підрозділами УЗ і не мають права юридичної особи.

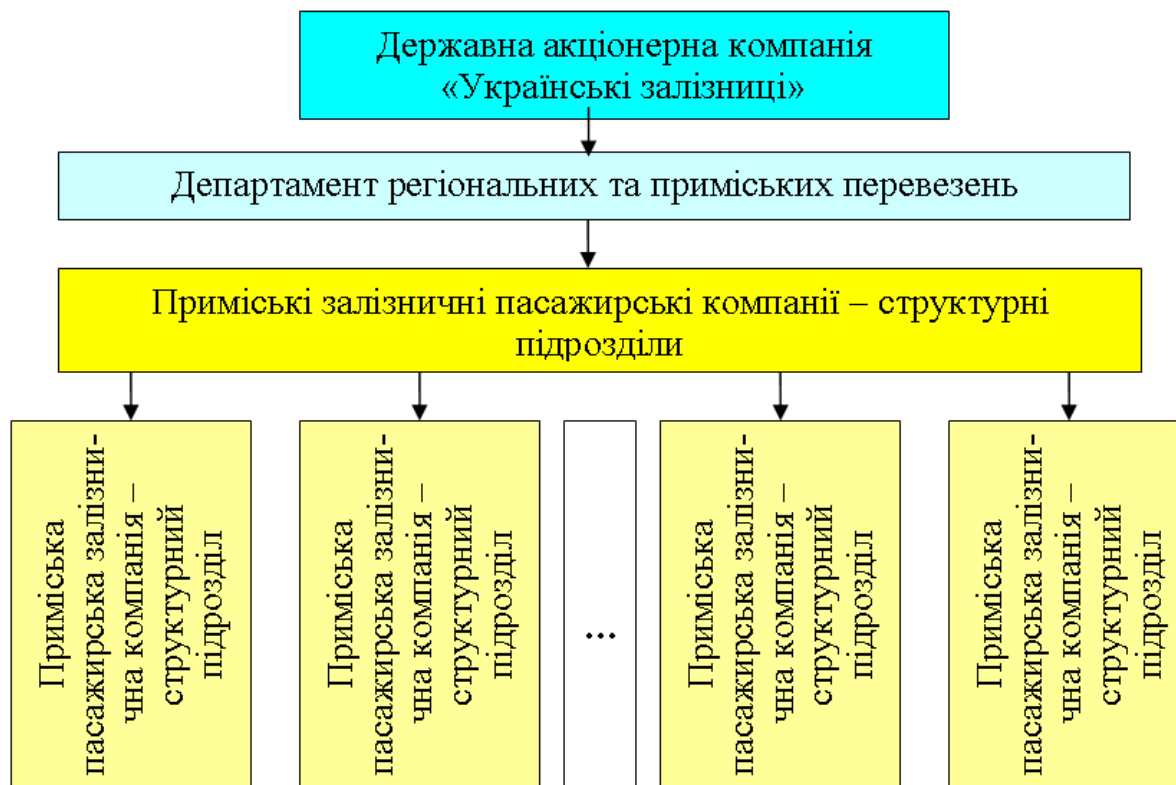


Рис. 3.3. Інтеграційна модель – 1 компанії з приміських пасажирських залізничних перевезень, коли окремі ППЗК – структурні підрозділи.

Джерело: розробка автора

Інтеграційна модель – 2 компанії (рис. 3.4) застосовується, коли Укрзалізниця залишає за собою право управління та використання державного майна, яке входить до складу господарства приміських перевезень, але при цьому окремі новоутворені приміські пасажирські компанії є дочірніми підприємствами – юридичними особами.

Модель «державний холдинг» (рис. 3.5) передбачає пряму підпорядкованість Укрзалізниці, що надає змогу краще узгоджувати технологічні та економічні відносини між ними. Із застосуванням такої моделі ППЗК втрачають частину своєї самостійності, оскільки холдинговій управлінській компанії будуть делеговані деякі економічні та управлінські функції, а також можливість представляти ППЗК на внутрішній та міжнародній арені.

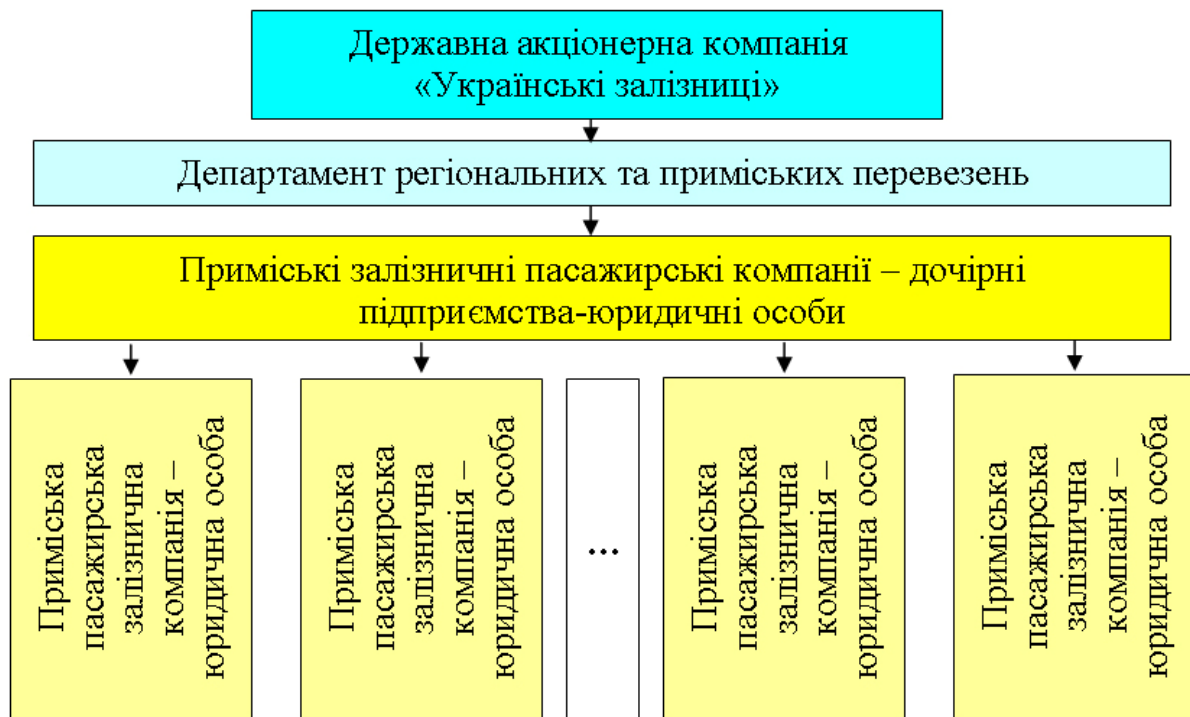


Рис. 3.4. Інтеграційна модель – 2 компанії з приміських пасажирських залізничних перевезень, коли окремі ППЗК – дочірні підприємства.

Джерело: розробка автора

На відміну від державного холдингу модель «*регіонального холдингу*» (рис. 3.6) будується на базі кількох приміських пасажирських залізничних компаній, які розташовані в одному регіоні, що об'єднує кілька областей, із залученням майна (приміські вокзали, платформи, резерви провідників та ремонтні депо) ДАК «УЗ», інвестицій місцевих органів влади і приватних підприємств. Регіональний холдинг може будуватися без залучення капіталу приватних підприємств. Найбільшої ефективності діяльність регіонального холдингу може набути за умови впровадження в ППЗК рейкових автобусів та технології вагон-трамвай.

Приміська пасажирська залізнична компанія утворюється за умови об'єднання майна та грошових коштів Державної акціонерної компанії «Українські залізниці», місцевих органів влади та приватних підприємств, що розташовані в одній, двох або трьох споріднених областях (рис. 3.7).

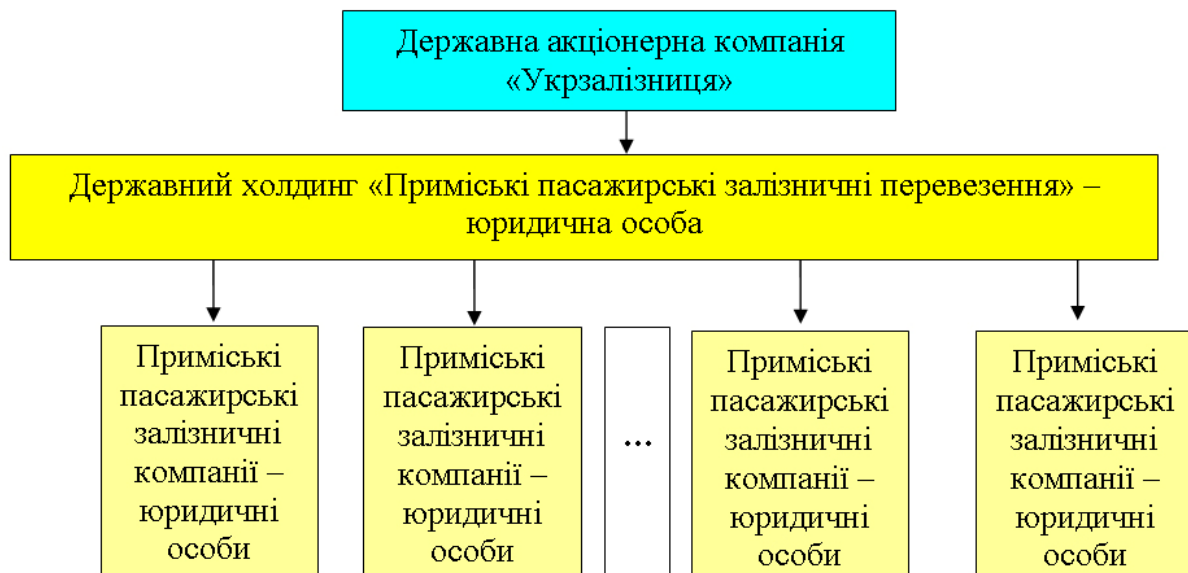


Рис. 3.5. Побудова приміських пасажирських залізничних компаній за моделлю «державний холдинг». Джерело: розробка автора

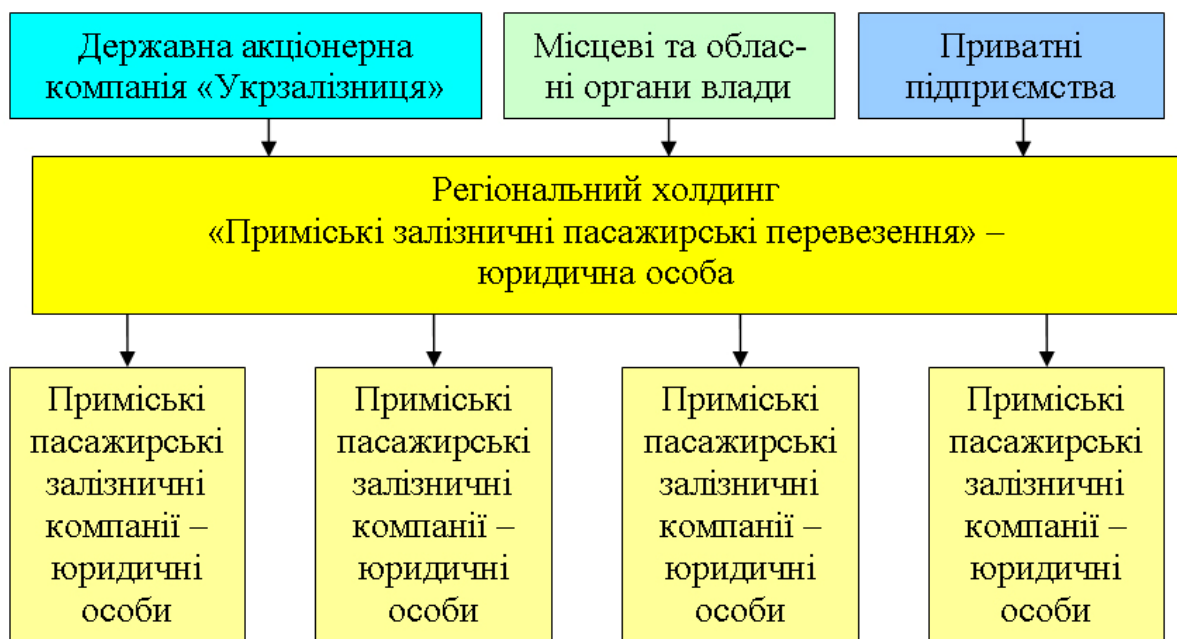


Рис. 3.6. Побудова приміських пасажирських залізничних компаній за моделлю «регіональний холдинг». Джерело: розробка автора

Існує можливість будувати приміську пасажирську залізничну компанію у межах більшої кількості сусідніх невеликих за населеністю та територією областей, якщо між ними існує тісний історичний міграційний зв'язок.

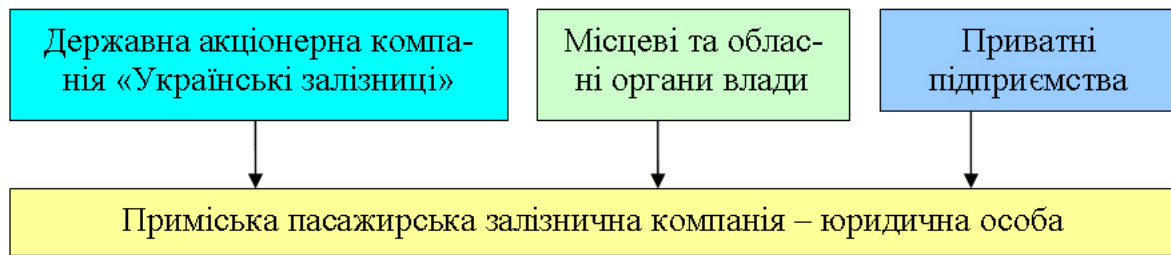


Рис. 3.7. Модель приміської пасажирської залізничної компанії.

Джерело: розробка автора

На основі сказаного вище залежно від кількості власників, масштабів діяльності, форми об'єднання можна запропонувати таку класифікацію моделей побудови ППЗК:

- *інтеграційна – 1*, коли регіональні ППЗК входять до складу Департаменту пасажирських перевезень Державної акціонерної компанії «Українські залізниці» як відокремлені структурні підрозділи;
- *інтеграційна – 2*, коли регіональні ППЗК входять до складу Департаменту пасажирських перевезень Державної акціонерної компанії «Українські залізниці» як дочірні підприємства – юридичні особи;
- *розділення*, коли регіональні ППЗК – юридичні особи й не підпорядковані нікому, крім Міністерства інфраструктури України;
- *державний холдинг*, яка передбачає утворення між Державною акціонерною компанією «Українські залізниці» та окремими ППЗК – юридичними особами додаткової управлінської структури, яка буде управляти 100 % акцій окремих приміських пасажирських компаній та координувати їх діяльність;
- *регіональний холдинг*, коли регіональні ППЗК – юридичні особи підпорядковані управлінській структурі, яка утворена Державною акціонерною компанією «Українські залізниці», місцевими та обласними органами влади і приватними підприємствами;
- *приміська пасажирська залізнична компанія*, яка утворена за рахунок майна і коштів Державної акціонерної компанії «Українські залізниці», місцевих та обласних органів влади і приватних підприємств.

3.2. Оцінка економічної ефективності створення й функціонування приміської пасажирської залізничної компанії

Щоб оцінити економічну ефективність створення й функціонування приміської пасажирської компанії, необхідно виконати глибокий аналіз усіх виробничо-фінансових показників її діяльності.

Особливістю аналізу є виконання його у двох розрізах. Оскільки приміська пасажирська компанія – підприємство дорожнього підпорядкування, то аналізуються показники (експлуатаційні, економічні) у межах залізниці (за звітними даними). З іншого боку, аналізувати ефективність роботи новоствореного структурного підрозділу доцільно за тими показниками, на які він здатний безпосередньо впливати в результаті своєї господарської діяльності. Наприклад, приміська дирекція з обслуговування пасажирів не може повністю впливати на такі показники: населеність вагона; коефіцієнт використання місткості вагона, експлуатованого парку; собівартість поїздки; формування тарифів за перевезення пасажирів; отримання доходів і т. ін.

Особливо це виявляється на залізницях, що мають велику кількість пільгових пасажирів, дотації за проїзд яких повинні перераховуватися з місцевих і державних бюджетів, а також на тих, де сильно розвинена конкуренція на приміському транспорті. Тому в лівій частині аналітичної таблиці повинні бути наведені дорожні показники, а в правій – мають аналізуватися показники, що характеризують обсяг робіт, та інші показники, що формуються під час взаємодії з адміністрацією відповідного регіонального суб'єкта.

Основні показники діяльності приміської пасажирської компанії можна згрупувати за наведеними нижче розділами.

1. Показники обсягу перевезень. Передбачають аналіз зміни кількості відправлених пасажирів з виділенням обсягу перевезень пасажирів, що користуються пільговим і безкоштовним проїздом відповідно до державного законодавства. Кількість таких пасажирів визначається за даними ІОЦ залізниці. З кількості пасажирів, що користуються правом безкоштовного проїзду на залізничному приміському транспорті, необхідно також виділити пасажирів-залізничників за звітної форми 4. Також необхідно проаналізувати показники пасажиро-кілометрів роботи й кількість проданих квитків.

2. *Якісні показники використання рухомого складу.* Під час аналізу якісних показників роботи рухомого складу (населеність пасажирського вагона, коефіцієнт використання місткості вагона, дільнична і технічна швидкості руху, середня дальність поїздки) найбільший інтерес становить аналіз виконання графіка руху приміських поїздів і кількість скарг пасажирів, оскільки саме ці показники безпосередньо впливають на маркетингові дослідження приміських перевезень, і як наслідок, на формування попиту на послуги приміської пасажирської компанії й отримання прибутку.

3. *Показники роботи ревізорського апарату.* Аналізується штат контролерів-ревізорів з виділенням штату апарату управління приміської компанії, сума зібраних штрафів, питомі величини штрафів, відсоток охоплення пасажирських поїздів ревізорськими перевірками.

4. *Безпека й охорона праці.* Аналізується динаміка кількості браків; кількості нещасних випадків з пасажирами внаслідок транспортних подій і рівень виробничого травматизму.

5. *Експлуатаційні витрати, доходи й рентабельність.* Під час аналізу економічних і фінансових показників особливо необхідно розглянути дві категорії цих показників:

1) фінансові результати роботи приміської пасажирської компанії як господарюючого суб'єкта (за фінансовими звітами компанії);

2) фінансові результати взаємодії приміської пасажирської компанії з адміністрацією відповідного регіону стосовно рішення питань дотацій і компенсацій за проїзд пільговиків як державного, так і місцевого рівня.

6. *Чисельність працівників і продуктивність праці.* Розглядаються зміни середньоспискової чисельності працівників приміської компанії, у т.ч. апарату управління, продуктивності праці працівників компанії.

Аналіз усіх перерахованих вище виробничо-фінансових показників приміської пасажирської компанії можна подати у вигляді таблиці «Система показників для виконання аналізу виробничо-фінансових показників приміської пасажирської компанії».

Метою організації моніторингу ефективності результатів приміських пасажирських поїздів є забезпечення оперативного отримання й аналізу економічних результатів кожного приміського пасажирського поїзда, що курсує на певній залізниці, як бази для прийняття ефективних рішень з організації приміських пасажирських перевезень.

Створення системи моніторингу ефективності поїзда дозволить розв'язати такі завдання:

- визначення фактичної економічної ефективності курсування приміських поїздів, що забезпечується використанням звітних даних за експлуатаційними й фінансовими показниками конкретного поїзда;
- визначення впливу кожного сформованого поїзда на фінансові результати приміської пасажирської компанії;
- виконання «суцільного» розрахунку ефективності пасажирських поїздів, тобто розрахунку ефективності кожного приміського поїзда, що курсує на залізниці;
- забезпечення високої оперативності й достовірності розрахунків за рахунок використання системи вихідної інформації, що характеризує роботу поїзда (маршрут його проходження, тип вагонів) у реальному режимі часу (інформація про реалізовані проїзні документи);
- диференціювання економічних результатів поїзда за типами вагонів, а також за рівнями управління для структурних підрозділів залізничного транспорту – для приміської пасажирської компанії і для залізниці;
- оперативне виконання аналізу найважливіших економічних показників роботи поїздів (прибутковість, середній дохід від одного пасажирів, дохідна ставка на 10 пас.-км, втрата доходів від наданих пільг на проїзд, собівартість, рентабельність);
- розвиток нового напрямку маркетингу пасажирських перевезень – маркетингу приміського пасажирського поїзда, що припускає вивчення й формування попиту на пасажирські перевезення не тільки певної якості, але й у конкретних поїздах, що набуває особливого значення в умовах Концепції розвитку структурної реформи залізничного транспорту, відповідно до якої в пасажирському комплексі створюються приміські пасажирські компанії на основі прибуткових маршрутів.

Базовими критеріями створення приміських пасажирських залізничних компаній є:

- наявність правової основи для створення на базі майна Укрзалізниці структурних підрозділів залізниці;
- наявність конкурентного середовища або наявність умов для створення конкурентного середовища з основних видів діяльності ППЗК;
- наявність відособленого виробничо-технологічного циклу, що характеризується виробництвом кінцевого товару або послуг, і умов, що забезпечують фінансово-економічну самостійність ППЗК, стабільність фінансових і економічних показників, самофінансування.

Цілі створення ППЗК такі:

- подальший продаж, у тому числі продаж акцій;
- розвиток конкурентного сектора;
- отримання доходу від експлуатації;
- підвищення капіталізації;
- з метою формування нових видів бізнесу.

Взаємодія Укрзалізниці й ППЗК здійснюється з метою:

- забезпечення стабільного фінансового розвитку й прибуткового функціонування Укрзалізниці й ППЗК;
- досягнення цілей і виконання завдань, передбачених статутом ППЗК;
- забезпечення дотримання законодавства України в процесі діяльності Укрзалізниці й ППЗК;
- забезпечення захисту прав і інтересів Укрзалізниці й ППЗК, що охороняються законом;
- підвищення інвестиційної привабливості Укрзалізниці й ППЗК шляхом гарантування їх корпоративної «прозорості», збалансованості й передбачуваності корпоративної політики в цілому;
- розробки й реалізації скоординованої і ефективної інвестиційної політики Укрзалізниці і ППЗК;
- створення умов для розвитку відносин організацій залізничного транспорту з організаціями інших галузей економіки;
- підвищення ефективності взаємодії ППЗК за усіма напрямками їх діяльності;
- розвитку взаємодії Укрзалізниці й ППЗК з державними органами влади й органами місцевого самоврядування.

Спираючись на світовий досвід реформування організаційної структури приміського сполучення, слід зазначити, що для компанії в секторі приміських пасажирських перевезень переважною організаційно-правовою формою є відкрите акціонерне товариство. Більше того, в Україні, для створення компанії за участю регіональних суб'єктів ця форма є єдиною.

На відміну від інших організаційно-правових форм (товариств з обмеженою або додатковою відповідальністю, колективних і т.ін.) статутний капітал відкритого акціонерного товариства поділений на певну кількість акцій, кожна з яких дає її власникові (акціонерові) рівний обсяг прав (за однакової кількості акцій акціонери мають рівні голоси, тобто рівні можливості впливати на діяльність товариства).

Важливою характеристикою відкритого акціонерного товариства порівняно з іншими організаційно-правовими формами є те, що засновники, вносячи своє майно в статутний капітал, передають його тим самим у власність товариства.

Створення компанії у формі довірчого товариства або товариства з обмеженою відповідальністю дозволяє засновникам вийти з товариства і забрати свою частку в статутному капіталі, що дестабілізує діяльність організації. Цей принцип побудови приміської пасажирської компанії гарантує стійкість її фінансової й виробничої бази (статутного капіталу) і незалежність від зміни акціонерів.

Крім того, особливістю створення приміських компаній є те, що вони не повинні наділятися в перші роки свого функціонування майновим комплексом, а для здійснення своєї діяльності орендувати рухомий склад у Укрзалізниці. Це необхідно як з погляду гарантування безпеки руху, так і з позиції економічної безпеки, коли в разі банкрутства майно залишиться в Укрзалізниці, тобто виключається фінансовий і майновий ризики.

Відповідно до чинного законодавства України розмір статутного капіталу відкритого акціонерного товариства має бути не менше 1 250 мінімальних заробітних плат, виходячи зі ставки мінімальної заробітної плати, діючої на момент представлення документів для державної реєстрації товариства (907 грн на 01.10.10 р.).

Крім того, доцільно, за прикладом ВАТ «РЖД», встановити частку регіональних суб'єктів у створюваних акціонерних товариствах не менше ніж 25 % плюс одна акція (блокуючий пакет). У цьому випадку максимальний розмір пакету акцій, належних Укрзалізниці за умови входження в акціонерне товариство одного регіонального суб'єкта, буде не більше ніж 75 % мінус одна акція. Проте в разі входження двох регіональних суб'єктів розподіл акцій буде таким:

- Укрзалізниця – 50 % мінус дві акції;
- регіональний суб'єкт 1 – 25 % плюс одна акція;
- регіональний суб'єкт 2 – 25 % плюс одна акція.

Такий розподіл часток у статутному капіталі не дозволить жодному з акціонерів володіти контрольним пакетом, а для ухвалення рішень, що визначають основні напрямки діяльності компанії, знадобиться тільки погоджене рішення будь-яких двох акціонерів. Водночас кожен акціонер матиме можливість блокувати істотні рішення, пов'язані з діяльністю компанії, оскільки вони приймаються більшістю (три чверті) голосів (такими питаннями є внесення змін і допов-

нень у статут; реорганізація приміської компанії; визначення кількості, номінальної вартості, категорії оголошених акцій і прав, наданих цими акціями; придбання компанією розміщених акцій).

Створення ППЗК повинне підвищити їх інвестиційну привабливість і сприятиме залученню позикових інвестицій. У зв'язку з цим доцільно поставити питання про кредитну ефективність інвестицій, яка є складовою інвестиційної привабливості ППЗК, з одного боку, і критерієм компромісу між кредитором і позичальником – з іншого.

Пріоритетність формування ППЗК визначається:

- ступенем готовності підприємства до формування на його основі дочірньої компанії, рівнем підготовленості й ініціативності управлінського апарату структурного підрозділу;
- можливістю й вірогідністю отримання швидкого економічного результату для транспортної корпорації (дивідендний дохід, дохід від реалізації акцій підприємства);
- необхідністю інвестицій з боку Укрзалізниці для формування й розвитку ППЗК та їх величиною;
- конкурентоспроможністю продукції структурного підрозділу, наявністю конкуренції на ринку, значною часткою сторонніх споживачів у виготовленні продукції;
- визначеністю механізму взаємодії Укрзалізниці із створеними ППЗК.

У разі створення приміських пасажирських компаній можливий прояв виробничих, комерційних, фінансових ризиків і ризиків, пов'язаних з форсмажорними обставинами.

Одним з найбільш стійких до такого роду ризиків є підприємство, яке здійснює реалізацію соціального замовлення на перевезення і має зобов'язання перед органами державної влади. Таким підприємством є приміська пасажирська компанія. У ряді випадків для зниження загального впливу ризиків на ефективність підприємства доцільно передбачити комерційне страхування за діючими системами (страхування майна, ризиків, закладених у комерційних контрактах на угоди, що укладаються, та ін.). У табл. 3.2 наведено найбільш вірогідні потенційні ризики для приміської пасажирської компанії.

Потенційні ризики приміської пасажирської компанії. Джерело: [26]

Потенційні ризики	Найбільш вірогідні негативні події	Заходи із запобігання (усунення наслідків) негативним подіям
Виробничі (технологічні)	Відсутність (чи недостатність) рухомого складу, необхідного для організації перевезень Складнощі організації руху в денний період у зв'язку з наданням технологічних «вікон» для ремонту й обслуговування пристроїв і споруд	Резервування рухомого складу, планування придбання нового рухомого складу Узгодження ниток графіка із службою руху залізниці, перенесення «вікон» на інший час, укладення угод про заходи відповідальності за порушення тривалості «вікон» і графіка руху
Комерційні	Заходи у відповідь конкурентів, що сприяють підвищенню привабливості автомобільного транспорту: зниження вартості проїзду, зміна розкладу руху, збільшення частоти руху	Виконання повторних обстежень і анкетування пасажирів, повторне вивчення критеріальних оцінок пасажирів, реклама в обласних друкованих виданнях, на телебаченні, радіо, програми підтримки залізничного транспорту органами регіональної влади
Фінансові	Зниження платоспроможного попиту внаслідок інфляційних процесів, зростання роздрібних цін на товари першої необхідності в регіоні, затримка в термінах перерахування коштів за проїзд пасажирів, що мають право на безкоштовний або пільговий проїзд на приміських електропоїздах	Укладення договору з органами регіональної влади на підтримку залізничних перевезень у разі виникнення фінансової кризи в регіоні
Надзвичайні ситуації	Природні катаклізми, стихійні лиха, пожежі, аварії (у т.ч. на залізничних переїздах) і так далі	Профілактична робота із запобігання порушень безпеки руху (у т.ч. на переїздах), навчання персоналу порядку дій на випадок виникнення надзвичайних ситуацій

Для зменшення впливу ризиків необхідно виробити стратегію вибору пріоритетів основної діяльності компанії, тобто встановити основні напрямки роботи компанії, які дадуть найвищі результати.

Методика аналізу припускає вивчення динаміки показників виробничо-фінансової діяльності приміських пасажирських компаній, порівняння із зміною цих показників для компанії і по залізниці (якщо в межах однієї залізниці розташовано декілька приміських компаній) за звітний і відповідний періоди попереднього року. До аналізованих показників належать як звітні величини (форми галузевої звітності), так і розрахункові.

3.3. Економічний критерій для порівняння варіантів організаційної структури приміської пасажирської залізничної компанії

Аналогова модель фінансових потоків. Вище були розглянуті різні моделі побудови приміських пасажирських компаній залежно від їх власників та ступеня пристосування до умов сучасного ринку. Крім того, визначено основні напрямки реформування приміських пасажирських компаній з урахуванням:

- нових видів організації руху приміських поїздів (міських, приміських та регіональних);
- ключових та непрофільних активів (включення до складу компанії експлуатаційного моторвагонного депо);
- передачі планових видів ремонту тягового рухомого складу (ТРС) на умовах аутсорсингу іншим підприємствам Укрзалізниці або приватним моторвагонним депо.

На рис. 3.8 як приклад подана схема фінансових потоків майбутньої компанії, що побудована за принципом інтеграційної моделі й працює в умовах сучасного ринку.

Умовно фінансові потоки компанії можливо поділити на чотири групи:

1. Доходи компанії, що надходять із зовнішніх джерел.
2. Витрати приміської пасажирської компанії.
3. Платежі стороннім організаціям, податки, збори та обов'язкові внески до бюджету і спеціальних фондів.
4. Субсидії (субвенції), компенсаційні витрати, інвестиції.

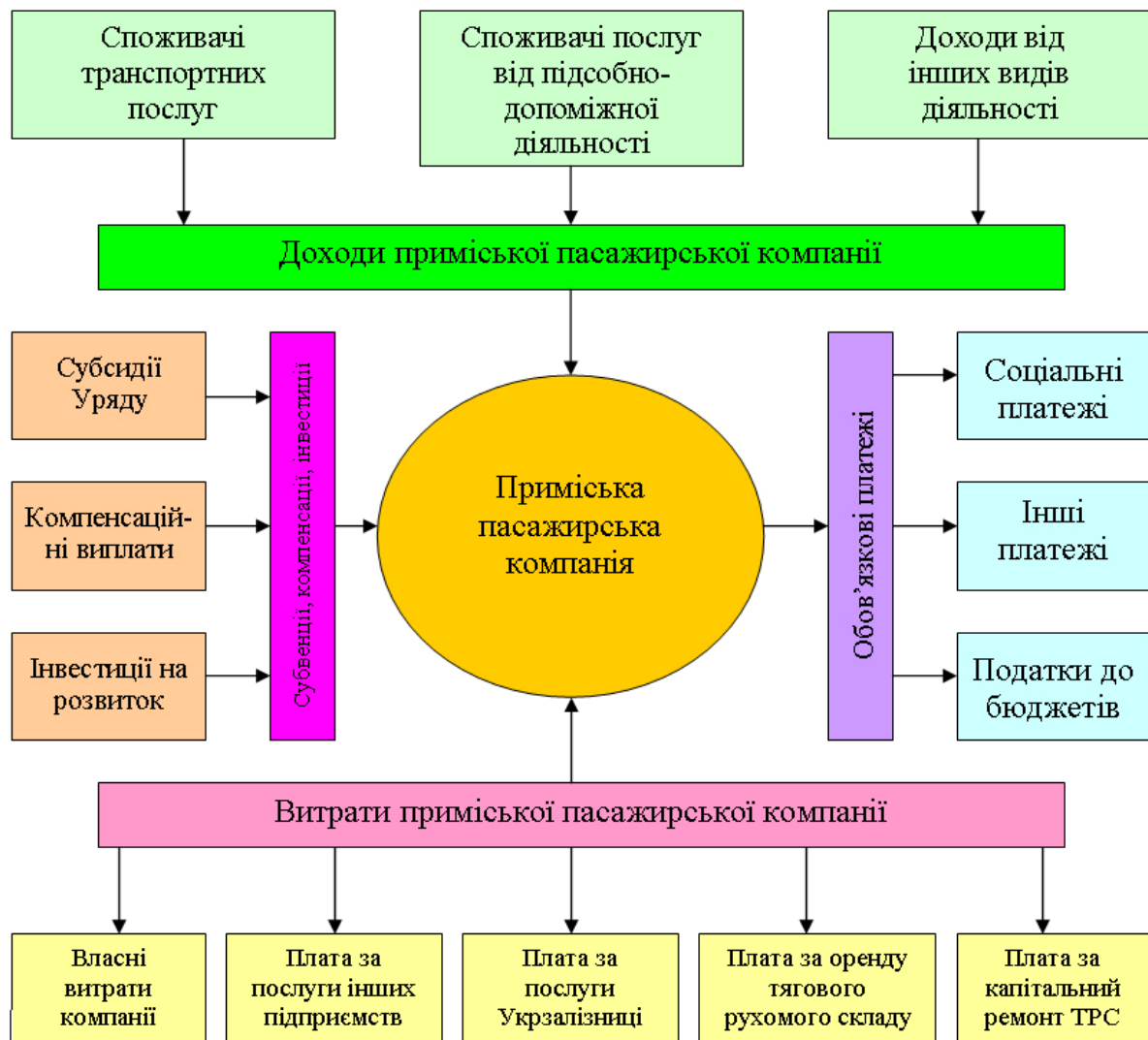


Рис. 3.8. Аналогова модель фінансових потоків приміської пасажирської компанії. Джерело: розробка автора

У свою чергу доходи компанії формуються з трьох джерел (рис. 3.9):

- доходи від перевезень (міських, приміських, регіональних);
- доходи від підсобно-допоміжної діяльності;
- доходи від інших видів діяльності.

Витрати компанії формуються за такими напрямками (рис. 3.10): власні витрати компанії, які утворюються за рахунок виконання підготовки ТРС до рейсу, технічного обслуговування ТРС та пасажирів на шляху прямування, поточних видів ремонту ТРС та основних фондів, деповського ремонту ТРС; плата за послуги Укрзалізниці; плата за послуги інших підприємств; плата за оренду тягового рухомого складу; плата за капітальний ремонт ТРС та основних фондів.

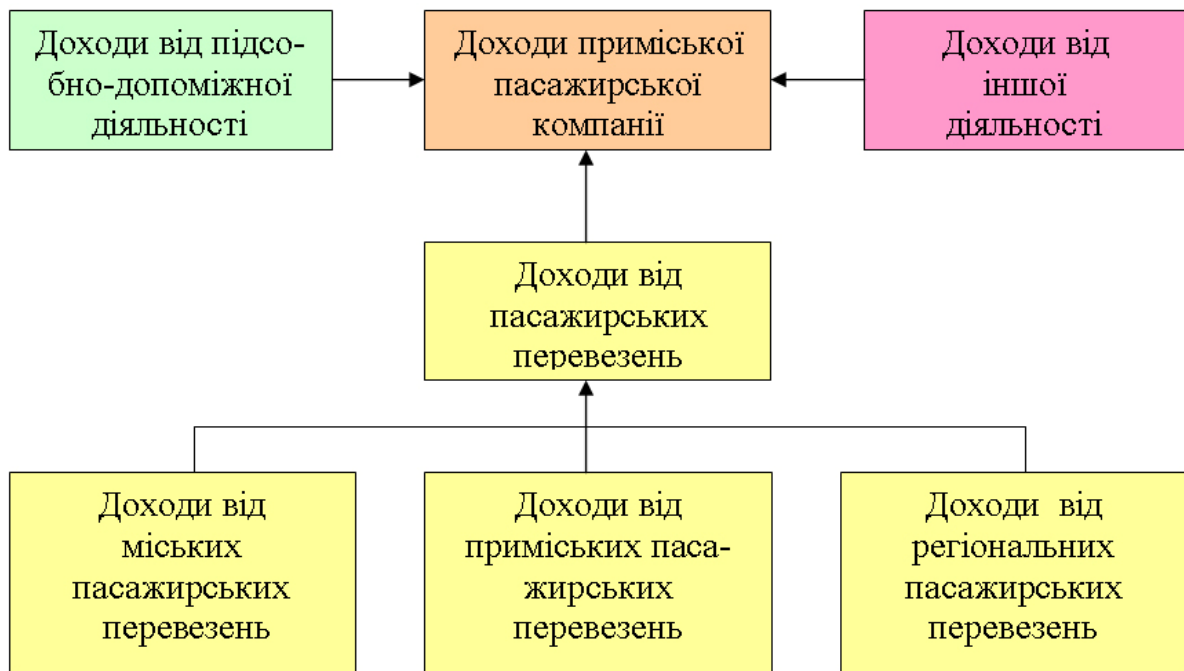


Рис. 3.9. Формування доходів приміської пасажирської компанії в умовах сучасного ринку. Джерело: розробка автора

Компанії приміських перевезень пасажирів мають такі відмінності від інших компаній, що будуть утворені після реформування Укрзалізниці:

1. Компанія утворюється в межах певного регіону. Існує теоретична можливість організації компанії, яка може працювати на полігоні усіх шести залізниць. Але за умовами антимонопольного законодавства в кожному регіоні України мусить працювати одночасно не менш чотирьох приміських пасажирських компаній.

2. Компанія затверджує тарифи на приміські пасажирські перевезення в місцевих органах виконавчої влади. Тарифи в різних регіонах та в компаніях можуть коливатися в певному інтервалі, який визначається спеціальною незалежною структурою – регулятором. Ця ж структура видає дозвіл – ліцензію на роботу приміської пасажирської компанії на певному полігоні.

3. Компанія мусить мати свій тяговий рухомий склад – електропоїзди або дизель-поїзди (іноді вагони локомотивної тяги), оскільки це є основною умовою утворення компанії-оператора. Якщо рухомого складу не вистачає, компанія може брати його в оренду.

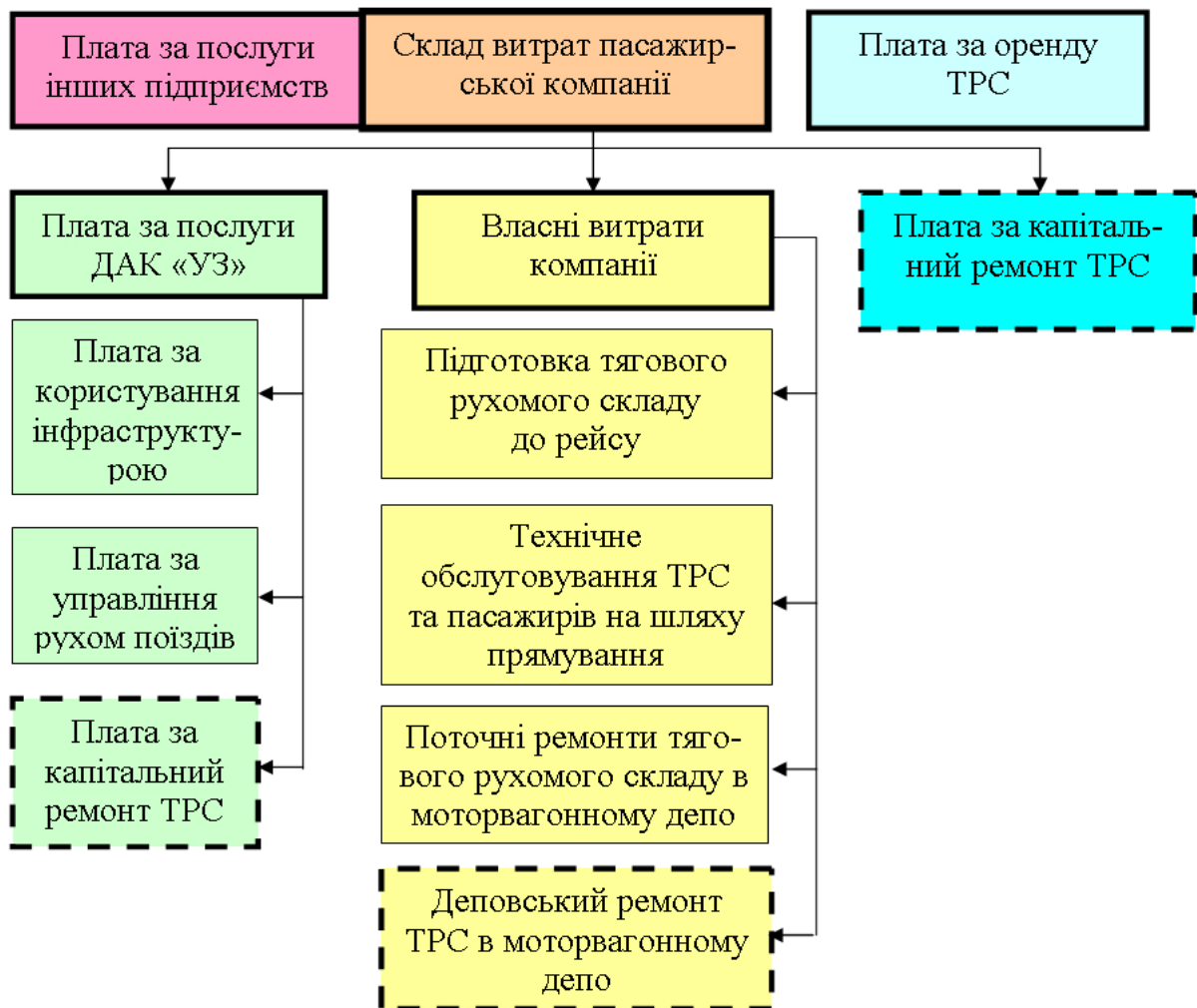


Рис. 3.10. Структура витрат ППЗК в умовах сучасного ринку

Джерело: розробка автора

4. Компанія спочатку працює із значними збитками, які частково компенсуються урядом за рахунок субсидій. Ці компенсації з кожним роком зменшуються з урахуванням того, що приватна компанія постійно повинна удосконалювати організацію руху поїздів, знижувати витрати на перевезення та ремонти й пропонувати пасажирам та іншим клієнтам новий асортимент транспортних послуг.

5. Інша частина збитків компенсується місцевими органами влади, зацікавленими організаціями та приватними інвесторами.

6. Оновлення рухомого складу повинно виконуватися тільки за рахунок власних коштів або інвестицій приватних компаній.

7. Оскільки компанія мусить займатися тільки приміськими пасажирськими перевезеннями, то відсутня можливість ліквідації їх збитковості за рахунок вантажних перевезень.

Аналогова модель фінансових потоків дозволяє розробити математичний критерій, за яким можна визначати раціональний варіант побудови приміської пасажирської компанії на заданому полігоні залізниць.

Математична модель критерію. Вибір найкращого варіанта моделі реформування приміських пасажирських компаній є інвестиційним проектом, що передбачає поетапне вкладання коштів, необхідних для впровадження заходів щодо пристосування діяльності приміського господарства до роботи в умовах сучасного ринку. Для розв'язання задач такого типу використовують чистий дисконтний дохід, який можуть отримати новоутворені компанії-оператори після реформування за різними варіантами. Варіант реформування, що має найбільший чистий дисконтний дохід, буде найкращим. Для цього в дисертаційній роботі [22] було запропоновано критерій (3.1).

$$\text{ЧДД} = \sum_{t=0}^T \frac{(D_t - Z_t) \left(1 - \frac{\gamma}{100}\right) + A_t \frac{\gamma}{100} - (K_t + Z_t^{\text{орг}} + Z_t^{\text{БК}})}{(1 + E_m)^t} \rightarrow \max, (3.1)$$

де ЧДД – чистий дисконтний дохід, грн;

D_t – річний дохід, що можуть отримати новоутворені приміські пасажирські компанії від усіх видів діяльності за різними варіантами реформування, грн;

Z_t – річні сумарні витрати Укрзалізниці й нових структур від усіх видів діяльності за різними варіантами реформування без амортизаційних відрахувань, грн;

γ – величина податку на прибуток, %;

A_t – амортизаційні відрахування;

K_t – річні інвестиції в реформування залізничного транспорту за різними варіантами, грн;

$Z_t^{\text{орг}}$ – організаційні витрати на реформування;

$Z_t^{\text{БК}}$ – витрати на компенсацію, що пов'язані зі звільненням частини працівників;

t – номер розрахункового року: $t = 0, 1, 2, 3, \dots, T$ (T – строк впровадження структурної реформи).

Ставка дисконту, що використовується у формулі (3.1), повинна відповідати концепції прогнозування грошових потоків (у базових або прогнозних цінах). У роботі виконано прогнозування в базових цінах. Отже, ставка дисконту повинна відповідати реальній нормі доходу на капітал (тобто нормі доходу, що очищена від інфляційної складової). Така ставка дисконту отримала у вітчизняній літературі назву «модифікована ставка дисконту» [22]. Реальна або модифікована ставка дисконту пов'язана з номінальною нормою доходу за формулою

$$E_m = \frac{1 + \frac{E}{100}}{1 + \frac{p}{100}} - 1,$$

де E – номінальна норма доходу, %;
 p – прогнозований темп інфляції, %.

Відповідно до рис. 3.8–3.11 підставимо значення доходів, витрат та компенсаційних виплат у формулу (3.1) і отримаємо вираз для визначення прогнозованого дисконтного доходу від реформування приміських пасажирських перевезень на певному полігоні залізниць України:

$$\begin{aligned} \text{ЧДД} = \sum_{t=1}^r (1 + E_m)^{-t} & \left[\begin{aligned} & \left(D_{\text{мп}} + D_{\text{пп}} + D_{\text{рп}} + D_{\text{дд}} + D_{\text{ід}} \right)_t - \\ & - \left(Z_{\text{пу}} + Z_{\text{вв}} + Z_{\text{піп}} + Z_{\text{по}} + Z_{\text{кр}} \right)_t \times \\ & \times \left(1 - \frac{\gamma}{100} \right) + A_t \frac{\gamma}{100} \end{aligned} \right] + \\ & + \sum_{t=1}^r \frac{C_t + KB_t + K_t}{(1 + E_m)^t}, \quad (3.2) \end{aligned}$$

де $D_{\text{мп}}$ – доходи від міських пасажирських перевезень, тис. грн;
 $D_{\text{пп}}$ – доходи від приміських пасажирських перевезень, тис. грн;
 $D_{\text{рп}}$ – доходи від регіональних пасажирських перевезень, тис. грн;
 $D_{\text{дд}}$ – доходи компанії від підсобно-допоміжної діяльності, тис. грн;

- D_{id} – доходи компанії від іншої діяльності, тис. грн;
- $Z_{пу}$ – плата за послуги Укрзалізниці, яка включає плату, тис. грн:
- за користування інфраструктурою,
 - управління рухом поїздів,
 - капітальний ремонт тягового рухомого складу, тис. грн;
- $Z_{вв}$ – власні витрати компанії, які включають витрати, тис. грн:
- на підготовку тягового рухомого складу до рейсу,
 - технічне обслуговування ТРС та пасажирів на шляху прямування,
 - поточні ремонти тягового рухомого складу в моторвагонному депо,
 - деповський ремонт ТРС в моторвагонному депо;
- $Z_{пін}$ – плата за послуги інших підприємств, тис. грн;
- $Z_{по}$ – плата за оренду тягового рухомого складу, тис. грн;
- $Z_{кр}$ – плата за капітальний ремонт тягового рухомого складу, тис. грн;
- C_t – субсидії (субвенції) Уряду України для компенсації збитків приміських пасажирських перевезень, тис. грн;
- KB_t – компенсація збитків приміської пасажирської компанії місцевими органами влади та власниками компанії.

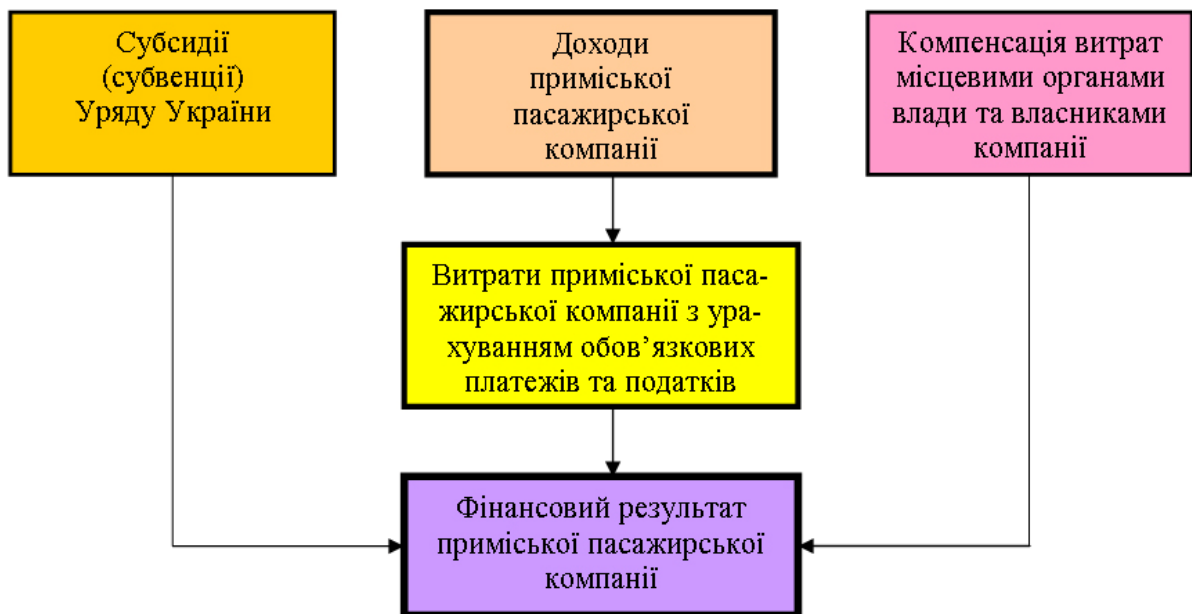


Рис. 3.11. Формування фінансового результату приміської пасажирської компанії в умовах сучасного ринку. Джерело: розробка автора

Запропонований вище економічний критерій відрізняється від раніше запропонованих тим, що він враховує:

- усі можливі доходи приміської пасажирської компанії від різних видів перевезень та діяльності,
- витрати на організацію пасажирських перевезень з урахуванням часткової їх компенсації та отриманням субсидій від Уряду України.

Використання такого теоретико-методологічного підходу дозволить точніше визначати фінансовий результат приміських пасажирських компаній в умовах сучасного ринку за будь-якої моделі їх побудови, кількості власників та структури основних фондів.

3.4. Визначення витрат на приміські пасажирські перевезення

Компанії з обслуговування пасажирів у приміському сполученні повинні організовувати свою діяльність відповідно до чинного законодавства, наказів, вказівок та інших нормативних актів Міністерства інфраструктури України, Укрзалізниці, залізниць, а також Статуту підприємства. ППЗК здійснюють свою діяльність у сфері транспортних послуг, а також можуть виконувати інші, не заборонені законодавством України види діяльності, передбачені Статутом підприємства.

За кожним з видів діяльності ППЗК несе відповідні витрати й одержує доходи.

Загальна сума витрат ППЗК з обслуговування пасажирів у приміському сполученні включає такі складові:

- експлуатаційні витрати, пов'язані з організацією, виконанням і забезпеченням приміських перевезень;
- витрати на виконання підсобно-допоміжної та іншої діяльності.

Під прямими витратами розуміють витрати ППЗК під час безпосередньої організації і виконання приміських пасажирських перевезень.

Непрямі витрати – витрати інфраструктурних підрозділів залізниці із забезпечення приміських перевезень (господарства локомотивне, електрифікації, перевезень, колії та ін.).

Усі витрати ППЗК будь-якої організаційно-виробничої форми можна класифікувати за такими групами (рис 3.12):

- послуги Державної акціонерної компанії ДАК «УЗ»;

- власні витрати приміської пасажирської компанії;
- послуги сторонніх організацій.

У свою чергу послуги Державної акціонерної компанії ДАК «УЗ» залежно від департаменту, який буде виконувати цей вид робіт, можна поділити на дві складові:

- локомотивна складова, яка включає витрати локомотивного господарства (це господарство може належати Локомотивному департаменту або Департаменту інфраструктури);
- інфраструктурна складова, яка включає витрати Департаменту інфраструктури на утримання інфраструктури залізниць та організацію руху приміських пасажирських поїздів.

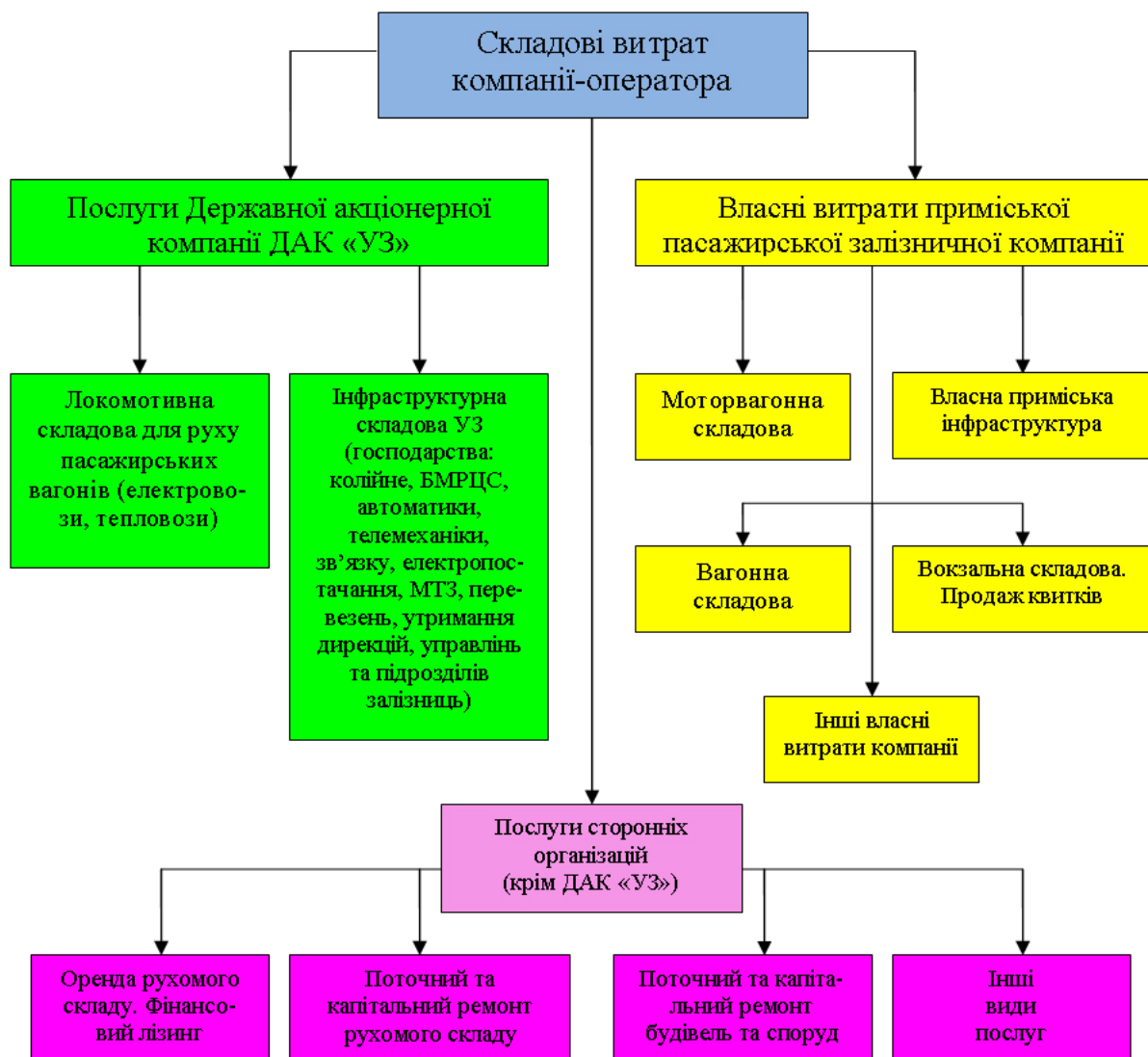


Рис. 3.12. Основні складові витрат ППЗК. Джерело: розробка автора

Власні витрати приміської пасажирської компанії для полегшення розрахунків тарифів можна умовно поділити на п'ять складових:

- моторвагонна складова, що включає витрати на утримання моторвагонних електросекцій, дизель-поїздів, рейкових автобусів та вагонів-трамваїв;

- вагонна складова, яка включає звичайні пасажирські вагони, які ще експлуатуються на неелектрифікованих ділянках залізниць України та належать Департаменту пасажирських перевезень у дальньому сполученні. Можна було б брати ці вагони в оренду, але вони дуже застаріли не тільки фізично, а й морально;

- витрати на утримання власної пасажирської інфраструктури, що перебуває на балансі компанії;

- витрати на утримання власної вокзальної інфраструктури або з продажу квитків у вокзалах, що належать іншим власникам;

- інші витрати приміської пасажирської компанії, частина з яких мусить включатися до складу тарифів на перевезення.

Послуги сторонніх організацій виділено окремо, оскільки частина з них включається до складу тарифів на перевезення пасажирів не напряму, а після певних розрахунків. До них слід віднести:

- оренду рухомого складу за різними договорами;

- послуги сторонніх депо та заводів з ремонту рухомого складу, що належить пасажирській компанії;

- послуги сторонніх організацій з ремонту будівель та споруд, що належать пасажирській компанії;

- інші види послуг.

Додатково слід враховувати те, що кожна приміська пасажирська компанія може мати різні форми відносин з Державною акціонерною компанією ДАК «УЗ»:

- мати власні вокзали 3–5-го класу або орендувати в них приміщення;

- орендувати приміську інфраструктуру або викупити її;

- ремонтувати рухомий склад в ДАК «УЗ» або в моторвагонних депо та на заводах інших власників;

- розраховуватися з ДАК «УЗ» за нитку графіка або на інших умовах.

Щодо витрат окремого пасажирського поїзда, то слід зауважити, що зараз відсутня науково обґрунтована методика визначення ефективності окремого пасажирського поїзда. Є лише методичний підхід до визначення збитковості приміських пасажирських перевезень залізниці в цілому.

У цій монографії запропоновано визначати рентабельність (збитковість) окремого приміського поїзда (електросекцій) у відсотках як прибуток (збиток), віднесений до витрат на курсування пасажирського поїзда (електросекцій) протягом року:

$$P_{\text{поїзда}}^i = \frac{(D_{\text{поїзда}}^i - B_{\text{поїзда}}^i)100}{B_{\text{поїзда}}^i \cdot n^i}, \quad (3.3)$$

де $P_{\text{поїзда}}^i$ – рентабельність (збиток) окремого приміського поїзда на i -му напрямку руху, відсотки;

$D_{\text{поїзда}}^i$ – дохід групи пасажирських поїздів від перевезення пасажирів на i -му напрямку руху протягом звітного року, грн;

$B_{\text{поїзда}}^i$ – витрати групи пасажирських поїздів під час перевезення пасажирів на i -му напрямку руху протягом звітного року, грн;

n^i – середньорічна кількість поїздів (електросекцій), яка курсує на i -му напрямку руху протягом звітного року.

Якщо дохід окремого пасажирського поїзда протягом року можна визначити за допомогою спеціальної програми, то витрати за той самий період зараз визначають за допомогою кількох узагальнюючих показників, які не повною мірою відображають дійсні витрати конкретного поїзда, оскільки не враховують:

1. Середню швидкість руху поїзда, яка суттєво впливає на витрати палива або електроенергії на тягу поїзда. Це дуже актуально, оскільки в приміському та регіональному сполученні найближчим часом може з'явитися новий рухомий склад, швидкість якого більша ніж у існуючого.

2. Витрати на знос інфраструктури, які у квадратичному значенні залежать від швидкості руху поїзда та його маси.

3. Індивідуальні особливості окремих поїздів (амортизація та витрати на ремонти кожного вагона та ін.).

На основі сказаного вище можна зробити висновок, що рентабельність приміських поїздів, розрахована за існуючим методичним підходом, не відображає реальної картини ефективності курсування окремих пасажирських поїздів. А якщо на залізниці буде задіяний

рухомий склад нового покоління поряд зі старим, то розрахунки рентабельності (збитковості) окремих поїздів призведуть до значної похибки.

Для уникнення цього небажаного явища в цій монографії запропоновано новий науково обґрунтований підхід до визначення реальних витрат і ефективності курсування конкретного приміського пасажирського поїзда.

Витрати на окремий приміський поїзд розраховані на основі «Таблиці 1 Калькуляції собівартості вантажних та пасажирських перевезень за 2010 рік» Придніпровської залізниці (далі – Калькуляція) [17] та Номенклатури витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України з урахуванням перспективи реформування залізничної галузі (далі – Номенклатура) [111].

З Калькуляції виділені всі без винятку витрати з пасажирських перевезень у приміському сполученні, які потім розділені на окремі складові:

1. Вокзальна складова.
2. Власні витрати РПЧ.
3. Локомотивна складова.
4. Інфраструктурна складова.

Крім того, враховуючи Програму економічних реформ на 2010–2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» [135] та Указ Президента України № 504/2011 «Про Національний план дій на 2011 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010–2015 роки» [40] у кожній складовій було виділено ключовий та непрофільний актив.

Під **ключовим активом** слід розуміти основні фонди структурного підрозділу, діяльність якого напряму пов'язана з перевезеннями пасажирів у приміському сполученні.

Під **непрофільним активом** слід розуміти основні фонди структурного підрозділу, діяльність якого напряму не пов'язана з перевезеннями пасажирів у приміському сполученні і який може бути виділено в окрему юридичну особу.

У цій роботі до непрофільного активу віднесено діяльність структурних підрозділів, які виконують деякі види поточного та капітальні ремонти рухомого складу та інфраструктури залізниць, оскільки вагонні, моторвагонні та локомотивні депо будуть поділені на експлуатаційні та ремонтні. Останні пропонується потім виділити в окремі юридичні особи, які будуть виконувати ці ремонти для Укрзалізниці (або її правонаступника) за договорами аутсорсингу.

На рис. 3.13 подано структуру витрат, за якою визначається реальна собівартість окремого приміського поїзда, що курсує на конкретному полігоні Придніпровської залізниці.

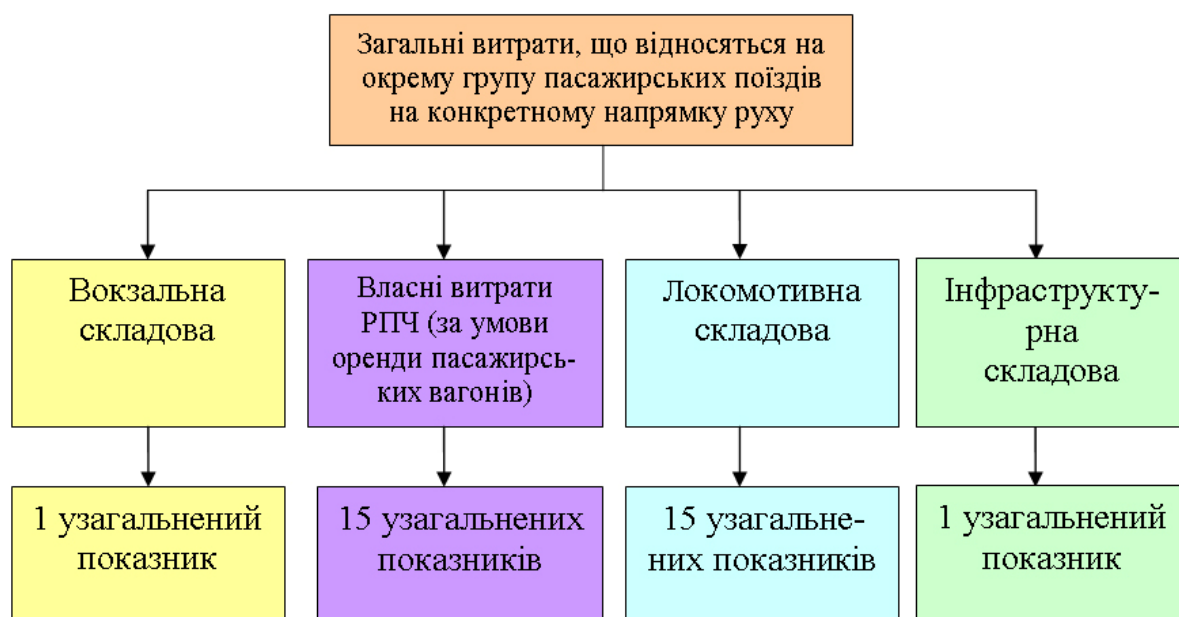


Рис. 3.13. Структура загальних витрат для віднесення на конкретний приміський поїзд для визначення реальної собівартості перевезень.

Джерело: розробка автора

У кожній складовій виділені певні групи витрат, які можна розраховувати за одним певним принципом. У розрахунку окремих складових виділялась різна кількість показників, які для аналізу були зведені у табл. 3.1–3.3.

Принципи формування витрат вокзальної складової за окремими статтями (ключовий актив). До цієї групи входять такі витрати за статтями:

- продаж квитків у приміському сполученні 2001 (код рядка 7758, 8003);
- експлуатація та обслуговування автоматизованих систем оплати, контролю та обліку проїзду в поїздах і контролю доступу на перони вокзалів і зупинних пунктів 2002 (код рядка 7759, 8004);
- амортизація пристроїв автоматизованих систем оплати, контролю та обліку проїзду в поїздах і контролю доступу на перони вокзалів і зупинних пунктів 2005 (код рядка 7760, 8007).

Принципи формування витрат власне РПЧ

Пасажирські перевезення у приміському сполученні у пасажирських вагонах. До цієї групи входять такі витрати за статтями:

Ключовий актив

- екіпірування пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні 2003 (код рядка 7752, 8005);
- обслуговування вагонів у пасажирських поїздах приміського сполучення 2004 (код рядка 7753, 8006);
- амортизація пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні, 2006 (код рядка 7754, 8008);
- технічне обслуговування за програмою ТО-1 у пунктах формування та обороту пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні, 2020 (код рядка 7755, 8009);
- технічне обслуговування за програмою ТО-2 пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні, 2021 (код рядка 7756, 8010);
- технічне обслуговування за програмою ТО-3 пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні, 2022 (код рядка 7757, 8011);
- поточний ремонт з відчепленням пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні, 6008 (код рядка 7867, 8242).

Непрофільний актив

- деповський ремонт пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні, 6010 (код рядка 7868, 8243);
- капітальний ремонт пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні, 6013 (код рядка 7869, 8244).

Пасажирські перевезення у приміському сполученні в електропоїздах

Ключовий актив

- робота електросекцій у приміському сполученні 5102 (код рядка 8127, 8817);
- обслуговування електросекцій, які працюють у приміському сполученні, 5104 (код рядка 8128, 8818);
- прибирання електросекцій, які працюють у приміському сполученні, 5106 (код рядка 8129, 8819);
- амортизація електросекцій, які працюють у приміському сполученні, 5108 (код рядка 8130, 8820);
- технічне обслуговування електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-2 5109 (код рядка 8143, 8866);

- технічне обслуговування електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-3 5110 (код рядка 8144, 8867);
- технічне обслуговування електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-4 5111 (код рядка 8145, 8868);
- технічне обслуговування електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-5 5112 (код рядка 8146, 8869);
- комісійний огляд електросекцій, які працюють у приміському сполученні, 5113 (код рядка 8147, 8870);
- поточний ремонт електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-1 6306 (код рядка 8245, 9048).

Непрофільний актив

- поточний ремонт електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-2 6307 (код рядка 8246, 9049);
- поточний ремонт електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-3 6308 (код рядка 8247, 9050);
- поточний ремонт електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-3П 6309 (код рядка 8248, 9051);
- капітальний ремонт електросекцій, які працюють у приміському сполученні, 6310 (код рядка 8249, 9052);
- сервісне обслуговування вузлів та систем електросекцій, які працюють у приміському сполученні, 6311 (код рядка 8250, 9053).

Пасажирські перевезення у приміському сполученні в дизель-поїздах

Ключовий актив

- робота дизель-поїздів у приміському сполученні 5302 (код рядка 8823);
- амортизація дизель-поїздів, що працюють у приміському сполученні, 5308 (код рядка 8826);
- технічне обслуговування дизель-поїздів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-2 5309 (код рядка 8871);
- технічне обслуговування дизель-поїздів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-3 5310 (код рядка 8872);
- поточний ремонт дизель-поїздів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-1 6506 (код рядка 9054).

Принципи формування витрат локомотивної складової

Пасажирські перевезення у приміському сполученні з використанням електровозів. До даної групи входять такі витрати за статтями:

Ключовий актив

- робота електровозів у приміському сполученні та колійному господарстві (розподілена частина) 5002 та 5042 (код рядка 8815 та 8941);
- екіпірування електровозів, які працюють у приміському сполученні 5005 (код рядка 8816);
- амортизація поїзних електровозів, які працюють у приміському сполученні, 5006 (код рядка 8912);
- технічне обслуговування електровозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-2 5008 (код рядка 8914);
- технічне обслуговування електровозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-3 5010 (код рядка 8916);
- технічне обслуговування електровозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-4 5012 (код рядка 8918);
- технічне обслуговування електровозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-5 5014 (код рядка 8920);
- комісійний огляд електровозів, які працюють у приміському сполученні, 5016 (код рядка 8922).

Непрофільний актив

- поточний ремонт електровозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-1 6210 (код рядка 9091);
- поточний ремонт електровозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-2 6212 (код рядка 9093);
- поточний ремонт електровозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-3 6214 (код рядка 9095);
- поточний ремонт електровозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-3П 6216 (код рядка 9097);
- капітальний ремонт електровозів, які працюють у приміському сполученні, 6218 (код рядка 9099);
- сервісне обслуговування вузлів та систем електровозів, які працюють у приміському сполученні, 6220 (код рядка 9101).

Пасажирські перевезення у приміському сполученні з використанням тепловозів. До цієї групи входять такі витрати за статтями:

Ключовий актив

- робота тепловозів у приміському сполученні 5202 (код рядка 8821);
- екіпірування тепловозів, які працюють у приміському сполученні, 5205 (код рядка 8822);

- амортизація поїзних тепловозів, які працюють у приміському сполученні, 5206 (код рядка 8925);
- технічне обслуговування тепловозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-2 5208 (код рядка 8927);
- технічне обслуговування тепловозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-3 5210 (код рядка 8929);
- технічне обслуговування тепловозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-4 5212 (код рядка 8931);
- технічне обслуговування тепловозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-5 5214 (код рядка 8933);
- комісійний огляд тепловозів, які працюють у приміському сполученні, 5216 (код рядка 8935).

Непрофільний актив

- поточний ремонт тепловозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-1 6410 (код рядка 9102);
- поточний ремонт тепловозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-2 6412 (код рядка 9104);
- поточний ремонт тепловозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-3 6414 (код рядка 9106);
- поточний ремонт тепловозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-3П 6416 (код рядка 9108);
- капітальний ремонт тепловозів, які працюють у приміському сполученні, 6418 (код рядка 9110);
- сервісне обслуговування вузлів та систем тепловозів, які працюють у приміському сполученні, 6420 (код рядка 9112).

Використання маневрових тепловозів та електровозів у приміському господарстві. До цієї групи входять такі витрати за статтями:

Ключовий актив

- робота електровозів та тепловозів на маневрах у приміському сполученні, 5003, 5203 (код рядка 8911, 8924);
- екіпірування маневрових тепловозів, які працюють у приміському сполученні, 5281 (код рядка 8936);
- амортизація спеціально-маневрових тепловозів, які працюють у приміському сполученні, 5207 (код рядка 8926);
- технічне обслуговування маневрових тепловозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-2 5209 (код рядка 8928);
- технічне обслуговування маневрових тепловозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-3 5211 (код рядка 8930);

- технічне обслуговування маневрових тепловозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-4 5213 (код рядка 8932);
- технічне обслуговування маневрових тепловозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-5 5215 (код рядка 8934);
- робота тепловозів у колійному господарстві 5282 (код рядка 8942).

Непрофільний актив

- поточний ремонт маневрових тепловозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-1 6411 (код рядка 9103);
- поточний ремонт маневрових тепловозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-2 6413 (код рядка 9105);
- поточний ремонт маневрових тепловозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-3 6415 (код рядка 9107);
- поточний ремонт маневрових тепловозів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-3П 6417 (код рядка 9109);
- капітальний ремонт маневрових тепловозів, які працюють у приміському сполученні, 6419 (код рядка 9111).

Принципи формування витрат інфраструктурної складової

Пасажи́рське господа́рство. До цієї групи входять такі витрати за статтями:

Ключовий актив

- обслуговування будівель, споруд, обладнання та інвентарю, пов'язаних з пасажирськими перевезеннями у приміському сполученні, 4006 (код рядка 7806);
- технічне обслуговування за програмою ТО-1 пасажирських вагонів на шляху прямування 4007 (код рядка 7821);
- приймання та відправлення поїздів на пасажирських станціях 4030 (код рядка 7822);
- маневрова робота на пасажирських станціях 4034 (код рядка 7823).

Господарство приміських перевезень

Ключовий актив

- поточний ремонт основних засобів, пов'язаний з пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні, 4002;
- обслуговування будівель, споруд, обладнання та інвентарю, пов'язаних з пасажирськими перевезеннями у приміському сполученні, 4006 (код рядка 8064);
- технічне обслуговування за програмою ТО-1 пасажирських вагонів на шляху прямування 4007 (код рядка 8081);

- приймання та відправлення поїздів на пасажирських станціях 4030 (код рядка 8082);
- маневрова робота на пасажирських станціях 4034 (код рядка 8083).

Непрофільний актив

- капітальний ремонт основних засобів, пов'язаних з пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні, 4004.

Господарство перевезень

Ключовий актив

- прийом та відправлення приміських поїздів на інших станціях 4033;
- маневрова робота на інших станціях 4037;
- обслуговування будівель, споруд, обладнання та інвентарю господарства перевезень 4040;
- поточний ремонт основних засобів господарства перевезень 4041.

Непрофільний актив

- капітальний ремонт основних засобів господарства перевезень 4042.

Локомотивне господарство

Непрофільний актив

- капітальний ремонт машин, механізмів, обладнання 4153.

Вагонне господарство

Ключовий актив

- технічне обслуговування за програмою ТО-1 пасажирських вагонів на шляху прямування 4007 (код рядка 9293).

Колійне господарство. До цієї групи входять такі витрати за статтями:

Ключовий актив

4101, 4102, 4104, 4105, 4107, 4108, 4110, 4111, 4113, 4114, 4115, 4116, 4120, 4133, 4134, 4136, 4137, 4139, 4140, 4142, 4143, 4144, 4146, 4147, 4149, 4150, 4155, 4156, 4158, 4162, 4163, 4164, 4165, 4166, 4168, 4169, 4170, 4171, 4180, 4181, 4183, 4062, 4063.

Непрофільний актив

4121, 4122, 4124, 4125, 4127, 4128, 4130, 4131, 4152, 4153, 4154, 4159, 4160, 4182.

Господарство будівельно-монтажних робіт. До цієї групи входять такі витрати за статтями:

Ключовий актив

4186, 4187, 4189, 4202, 4203, 4204, 4207, 4208, 4210, 4211, 4240, 4241, 4242, 4243, 4244, 4245, 4247.

Непрофільний актив

4196, 4197, 4199, 4212, 4246.

Господарство АТЗ. До цієї групи входять такі витрати за статтями:

Ключовий актив

4301, 4302, 4303, 4304, 4400–4409, 4412, 4413, 4415.

Непрофільний актив

4414.

Господарство електропостачання. До цієї групи входять такі витрати за статтями:

Ключовий актив

4500–4505, 4507.

Непрофільний актив

4506.

Господарство МТЗ. До цієї групи входять такі витрати за статтями:

Ключовий актив

4050, 4051, 4052, 4054.

Непрофільний актив

4053.

Дирекції залізничних перевезень. До цієї групи входять такі витрати за статтями:

Ключовий актив

4600, 4606.

Непрофільний актив

4607.

Управління залізниць та структурні підрозділи, що їм підпорядковані. До цієї групи входять такі витрати за статтями:

Ключовий актив

4420, 4421, 4601, 4602, 4603, 4604, 4608, 4609.

Розподіл витрат вокзальної складової (ключовий актив). Витрати вокзальної складової, які відносяться на окрему групу поїздів, що курсують на конкретному напрямку, визначаються за формулою (3.4) прямо пропорційно вартості річних витрат за даною складовою статті 2001, 2002, 2005, кількості квитків, проданих на ці поїзди протягом року, та обернено пропорційно кількості квитків, проданих у цілому по залізниці протягом року.

$$B_{\text{квит}}^i = \frac{B_{\text{квит}}^3 \cdot \text{КП}^i}{\text{КП}^3} K_{\text{нар}}, \quad (3.4)$$

де $B_{\text{квит}}^i$ – прямі витрати на продаж квитків на приміські поїзди i -го напрямку протягом звітного року, грн;

$B_{\text{квит}}^3$ – прямі витрати на продаж квитків на всі приміські поїзди залізниці протягом звітного року, грн;

КП^i – кількість проданих квитків на приміські поїзди i -го напрямку протягом звітного року, од.;

КП^3 – кількість проданих квитків на всі приміські поїзди залізниці протягом звітного року, од.;

$K_{\text{нар}}$ – коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Коефіцієнт $K_{\text{нар}}$ визначається за формулою

$$K_{\text{нар}} = \left(\frac{B_{\text{заг.адм}}}{B_{\text{квит}}^3} + 1 \right) B_{\text{квит}}^i, \quad (3.5)$$

де $B_{\text{заг.адм}}$ – загальновиробничі й адміністративні витрати за конкретним розділом таблиці 1 Калькуляції собівартості вантажних та пасажирських перевезень (форма 10 зал) для того ж розділу, за яким визначається $B_{\text{квит}}^3$.

Розподіл витрат власне РПЧ

Пасажирські перевезення у приміському сполученні в пасажирських вагонах

Ключовий актив

А. Витрати на екіпірування пасажирських вагонів у приміських поїздах, що курсують на конкретному напрямку, визначаються за формулою (3.6) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтею 2003, середньорічній кількості пасажирських вагонів у поїздах, що курсують на даному напрямку протягом року, та обернено пропорційно кількості пасажирських вагонів у поїздах, що курсують у цілому на залізниці протягом року.

$$B_{\text{екіп}}^i = \frac{B_{\text{екіп}}^3 \cdot n^i}{\sum n}, \quad (3.6)$$

де $B_{\text{екіп}}^i$ – прямі річні витрати за статтею 2003 на курсування пасажирських вагонів у складі приміських поїздів на i -му напрямку руху, грн;

$B_{\text{екіп}}^3$ – загальні прямі річні витрати за статтею 2003 на курсування пасажирських вагонів у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;

n^i – середньорічна кількість вагонів у приміських поїздах i -го напрямку, витрати на який розраховуються, ваг.;

$\sum n$ – загальна кількість пасажирських вагонів у всіх приміських поїздах, що курсують на Придніпровській залізниці, од.;

$K_{\text{нар}}$ – коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Б. Витрати на обслуговування пасажирських вагонів у приміських поїздах, що курсують на конкретному напрямку, визначаються за формулою (3.7) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 2004, 2020, 2021, 2022, 6008, середньорічному пробігу пасажирських вагонів у поїздах, що курсують на цьому напрямку протягом року, та обернено пропорційно пробігу пасажирських вагонів у поїздах, що курсують в цілому на залізниці протягом року.

$$B_{\text{обсл}}^i = \frac{B_{\text{обсл}}^3 \cdot n^i \cdot l^i}{\sum nS} K_{\text{нар}}, \quad (3.7)$$

де $B_{\text{обсл}}^i$ – прямі річні витрати за статтями 2004, 2020, 2021, 2022, 6008 на курсування пасажирських вагонів у складі приміських поїздів на i -му напрямку руху, грн;

$B_{\text{обсл}}^3$ – загальні прямі річні витрати за статтями 2004, 2020, 2021, 2022, 6008 на курсування пасажирських вагонів у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;

n^i – середньорічна кількість вагонів у приміських поїздах i -го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

l^i – річний пробіг пасажирських вагонів приміських поїздів на i -му напрямку руху, км;

$\sum nS$ – загальний річний пробіг усіх пасажирських вагонів, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;

$K_{\text{нар}}$ – коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

В. Розрахунок витрат з амортизації вагонів, що курсують у складі окремих приміських поїздів на i -му напрямку руху, виконується прямим розрахунком шляхом підсумування величини нарахованої амортизації на всі вагони за статтею 2006.

Непрофільний актив

Г. Розрахунок витрат за статтями 6010 та 6013 на деповський та капітальні ремонти пасажирських вагонів, що курсують у складі приміських поїздів на конкретному напрямку, виконується за формулами (3.8), (3.9).

$$B_{\text{рем.дп}}^i = \frac{\sum B_{\text{деп}}^i}{T_{\text{деп}}} K_{\text{нар}}, \quad (3.8)$$

$$B_{\text{рем.кап}}^i = \left(\frac{\sum B_{\text{КР-1}}^i}{T_{\text{КР-1}}} + \frac{\sum B_{\text{КР-2}}^i}{T_{\text{КР-2}}} + \frac{\sum B_{\text{КРП(КВР)}}^i}{T_{\text{КРП(КВР)}}} \right) K_{\text{нар}}, \quad (3.9)$$

де $B_{\text{деп}}^i$, $B_{\text{КР-1}}^i$, $B_{\text{КР-2}}^i$, $B_{\text{КРП(КВР)}}^i$ – сумарні річні прямі витрати відповідно на деповські та капітальні ремонти (КР-1, КР-2, КРП та КВР) пасажирських вагонів приміських поїздів i -го напрямку, грн;

$T_{\text{деп}}$, $T_{\text{КР-1}}$, $T_{\text{КР-2}}$, $T_{\text{КРП(КВР)}}$ – циклічність виконання деповського або капітального ремонтів (КР-1, КР-2, КРП та КВР), за правилами ремонту пасажирського рухомого складу відповідно 1–2; 5; 28 роки згідно з наказом УЗ.

Пасажирські перевезення у приміському сполученні в електропоїздах

Ключовий актив

А. Витрати на роботу та обслуговування електросекцій, що курсують у приміському сполученні на конкретному напрямку, визначаються за формулою (3.10) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 5102, 5104, середньорічному пробігу електросекцій, що курсують на цьому напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу електросекцій, що курсують в цілому на залізниці протягом року.

$$B_{\text{обсл}}^i = \frac{B_{\text{обсл}}^3 \cdot n^i \cdot l^i}{\sum nS} K_{\text{нар}}, \quad (3.10)$$

де $B_{\text{обсл}}^i$ – прямі річні витрати за статтями 5102, 5104 на роботу та обслуговування електросекцій у складі приміських поїздів на i -му напрямку руху, грн;

$B_{\text{обсл}}^3$ – загальні прямі річні витрати за статтями 5102, 5104 на роботу та обслуговування електросекцій у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;

n^i – середньорічна кількість електросекцій у приміських поїздах i -го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

l^i – річний пробіг електросекцій приміських поїздів на i -му напрямку руху, км;

$\sum nS$ – загальний річний пробіг усіх електросекцій, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;

$K_{\text{нар}}$ – коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Б. Витрати на прибирання електросекцій у приміських поїздах, що курсують на конкретному напрямку, визначаються за формулою (3.11) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтею 5106, середньорічній кількості електросекцій у поїздах, що курсують на цьому напрямку протягом року, та обернено пропорційно кількості електросекцій у поїздах, що курсують в цілому на залізниці протягом року:

$$B_{\text{приб}}^i = \frac{B_{\text{приб}}^3 \cdot n^i}{\sum n} K_{\text{нар}}, \quad (3.11)$$

де $B_{\text{приб}}^i$ – прямі річні витрати за статтею 5106 на прибирання електросекцій у складі приміських поїздів на i -му напрямку руху, грн;

$B_{\text{приб}}^3$ – загальні прямі річні витрати за статтею 5106 на прибирання електросекцій у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;

n^i – середньорічна кількість електросекцій у приміських поїздах i -го напрямку, витрати на який розраховуються, ваг.;

$\sum n$ – загальна середньорічна кількість електросекцій у всіх приміських поїздах, що курсують на Придніпровській залізниці, од.;

$K_{\text{нар}}$ – коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

В. Розрахунок витрат з амортизації електросекцій, що курсують у складі окремих приміських поїздів на i -му напрямку руху, виконується прямим розрахунком шляхом підсумування величини нарахованої амортизації на всі вагони за статтею 5108.

Г. Витрати на технічне обслуговування електросекцій, що курсують в приміському сполученні на конкретному напрямку, визначаються за формулою (3.12) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 5109, 5110, 5111, 5112, 5113, 6306, середньорічному пробігу електросекцій, що курсують на цьому напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу електросекцій, що курсують в цілому на залізниці протягом року.

$$B_{\text{техн.обсл}}^i = \frac{B_{\text{техн.обсл}}^3 \cdot n^i \cdot l^i}{\sum nS} K_{\text{нар}}, \quad (3.12)$$

де $B_{\text{техн.обсл}}^i$ – прямі річні витрати за статтями 5109, 5110, 5111, 5112, 5113, 6306 на технічне обслуговування електросекцій у складі приміських поїздів на i -му напрямку руху, грн;

- $B_{\text{техн.обсл}}^3$ – загальні прямі річні витрати за статтями 5109, 5110, 5111, 5112, 5113, 6306 на технічне обслуговування електросекцій у складі приміських поїздів на всій Придніпровській залізниці, грн;
- n^i – середньорічна кількість електросекцій у приміських поїздах i -го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;
- l^i – річний пробіг електросекцій приміських поїздів на i -му напрямку руху, км;
- $\sum nS$ – загальний річний пробіг усіх електросекцій, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;
- $K_{\text{нар}}$ – коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиروبних, адміністративних витрат та витрат на збут.

Непрофільний актив

Д. Витрати на поточний ремонт електросекцій, що курсують у приміському сполученні на конкретному напрямку, визначаються за формулою (3.13) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 6307, 6308, 6309, середньорічному пробігу електросекцій, що курсують на цьому напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу електросекцій, що курсують в цілому на залізниці протягом року:

$$B_{\text{поточ.рем}}^i = \frac{B_{\text{поточ.рем}}^3 \cdot n^i \cdot l^i}{\sum nS} K_{\text{нар}}, \quad (3.13)$$

- де $B_{\text{поточ.рем}}^i$ – прямі річні витрати за статтями 6307, 6308, 6309 на поточні ремонти електросекцій у складі приміських поїздів на i -му напрямку руху, грн;
- $B_{\text{поточ.рем}}^3$ – загальні прямі річні витрати за статтями 6307, 6308, 6309 на поточні ремонти електросекцій у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;
- n^i – середньорічна кількість електросекцій у приміських поїздах i -го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

- l^i – річний пробіг електросекцій приміських поїздів на i -му напрямку руху, км;
- $\sum nS$ – загальний річний пробіг усіх електросекцій, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;
- $K_{\text{нар}}$ – коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Е. Витрати на капітальні ремонти та сервісне обслуговування вузлів електросекцій, що курсують в приміському сполученні на конкретному напрямку, визначаються за формулою (3.14) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 6310, 6311, середньорічному пробігу електросекцій, що курсують на цьому напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу електросекцій, що курсують у цілому на залізниці протягом року:

$$B_{\text{кап.рем}}^i = \frac{B_{\text{кап.рем}}^3 \cdot n^i \cdot l^i}{\sum nS} K_{\text{нар}}, \quad (3.14)$$

- де $B_{\text{кап.рем}}^i$ – прямі річні витрати за статтями 6310, 6311 на капітальні ремонти та сервісне обслуговування вузлів електросекцій у складі приміських поїздів на i -му напрямку руху, грн;
- $B_{\text{кап.рем}}^3$ – загальні прямі річні витрати за статтями 6310, 6311 на капітальні ремонти та сервісне обслуговування вузлів електросекцій у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;
- n^i – середньорічна кількість електросекцій у приміських поїздах i -го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;
- l^i – річний пробіг електросекцій приміських поїздів на i -му напрямку руху, км;
- $\sum nS$ – загальний річний пробіг усіх електросекцій, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;
- $K_{\text{нар}}$ – коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Пасажирські перевезення у приміському сполученні у дизель-поїздах. Оскільки дизель-поїзди на Придніпровській залізниці не використовуються, аналіз розподілу цих витрат у даній роботі не виконується.

У табл. 3.3 подано розрахунок питомої ваги власних витрат РПЧ за даними Придніпровської залізниці у 2010 році.

Таблиця 3.3

Питома вага власних витрат РПЧ. Джерело: [17] з доробкою автора

Найменування витрат	Величина загальних витрат, тис. грн			Питома вага, %
	Ключовий актив	Непрофільний актив	Разом	
Перевезення в пасажирських вагонах:	29 540,0	513,0	30 053,0	100,0
екіпірування пасажирських вагонів	1 015,4	0,0	1 015,4	3,4
обслуговування пасажирських вагонів	20 658,0	0,0	20 658,0	68,7
амортизація пасажирських вагонів	7 866,6	0,0	7 866,6	26,2
деповський та заводські ремонти пасажирських вагонів	0,0	513,0	513,0	1,7
Перевезення пасажирів у електропоїздах:	194 845,0	37 391,0	232 236,0	100,0
обслуговування електросекцій	112 690,0	0,0	112 690,0	48,5
прибирання електросекцій	3 223,0	0,0	3 223,0	1,4
амортизація електросекцій	47 992,0	0,0	47 992,0	20,7
технічне обслуговування електросекцій	30 940,0	0,0	30 940,0	13,3
поточні та капітальні ремонти електросекцій	0,0	37 391,0	37 391,0	16,1
Перевезення пасажирів у дизель-поїздах	1 287,9	0,0	1 287,9	100,0
Разом	225 672,9	37 904,0	263 576,9	

Принципи формування витрат локомотивної складової
Пасажирські перевезення в приміському сполученні з викорис-
танням електровозів

Ключовий актив

А. Витрати на роботу та екіпірування електровозів, що курсують разом з пасажирськими вагонами в приміському сполученні на конкретному напрямку, визначаються за формулою (3.15) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 5002, 5005 та 5042, середньорічному пробігу електровозів, що курсують на цьому напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу тепловозів, що курсують в цілому на залізниці протягом року в приміському сполученні.

$$B_{\text{обсл}}^i = \frac{B_{\text{обсл}}^3 \cdot n^i \cdot l^i}{\sum nS} K_{\text{нар}}, \quad (3.15)$$

де $B_{\text{обсл}}^i$ – прямі річні витрати за статтями 5002, 5005 та 5042 на роботу електровозів у складі приміських поїздів на i -му напрямку руху, грн;

$B_{\text{обсл}}^3$ – загальні прямі річні витрати за статтями 5002, 5005 та 5042 на роботу електровозів у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;

n^i – середньорічна кількість електровозів, що курсують у приміському сполученні у поїздах i -го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

l^i – річний пробіг електровозів приміських поїздів на i -му напрямку руху, км;

$\sum nS$ – загальний річний пробіг усіх електровозів, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;

$K_{\text{нар}}$ – коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Б. Розрахунок витрат з амортизації електровозів, що курсують у складі окремих приміських поїздів на i -му напрямку руху, виконується прямим розрахунком шляхом підсумування величини нарахованої амортизації на всі вагони за статтею 5006.

В. Витрати на технічне обслуговування електровозів, що курсують в приміському сполученні на конкретному напрямку, визначаються

за формулою (3.16) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 5008, 5010, 5012, 5014, 5016, середньорічному пробігу електровозів, що курсують у приміських поїздах на цьому напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу електровозів, що курсують у приміських поїздах в цілому на залізниці протягом року:

$$B_{\text{техн.обсл}}^i = \frac{B_{\text{техн.обсл}}^3 \cdot n^i \cdot l^i}{\sum nS} K_{\text{нар}}, \quad (3.16)$$

де $B_{\text{техн.обсл}}^i$ – прямі річні витрати за статтями 5008, 5010, 5012, 5014, 5016 на технічне обслуговування електровозів у складі приміських поїздів на i -му напрямку руху, грн;

$B_{\text{техн.обсл}}^3$ – загальні прямі річні витрати за статтями 5008, 5010, 5012, 5014, 5016 на технічне обслуговування електровозів у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;

n^i – середньорічна кількість електровозів у складі приміських поїздів i -го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

l^i – річний пробіг електровозів у складі приміських поїздів на i -му напрямку руху, км;

$\sum nS$ – загальний річний пробіг усіх електровозів, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;

$K_{\text{нар}}$ – коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Непрофільний актив

Г. Витрати на поточний ремонт електровозів, що курсують в приміському сполученні на конкретному напрямку, визначаються за формулою (3.17) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 6210, 6212, 6214, 6216, середньорічному пробігу електровозів, що курсують у приміському сполученні на цьому напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу електровозів, що курсують у приміському сполученні в цілому на залізниці протягом року:

$$B_{\text{поточ.рем}}^i = \frac{B_{\text{поточ.рем}}^3 \cdot n^i \cdot l^i}{\sum nS} K_{\text{нар}}, \quad (3.17)$$

- де $B_{\text{поточ.рем}}^i$ – прямі річні витрати за статтями 6210, 6212, 6214, 6216 на поточні ремонти електровозів у складі приміських поїздів на i -му напрямку руху, грн;
- $B_{\text{поточ.рем}}^3$ – загальні прямі річні витрати за статтями 6210, 6212, 6214, 6216 на поточні ремонти електровозів у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;
- n^i – середньорічна кількість електровозів у приміських поїздах i -го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;
- l^i – річний пробіг електровозів приміських поїздів на i -му напрямку руху, км;
- $\sum nS$ – загальний річний пробіг усіх електровозів, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;
- $K_{\text{нар}}$ – коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Д. Витрати на капітальні ремонти та сервісне обслуговування вузлів електровозів, що курсують в приміському сполученні на конкретному напрямку, визначаються за формулою (3.18) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 6218, 6220, середньорічному пробігу електровозів, що курсують у приміському русі на цьому напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу електровозів, що курсують у приміському русі в цілому на залізниці протягом року:

$$B_{\text{кап.рем}}^i = \frac{B_{\text{кап.рем}}^3 \cdot n^i \cdot l^i}{\sum nS} K_{\text{нар}}, \quad (3.18)$$

- де $B_{\text{кап.рем}}^i$ – прямі річні витрати за статтями 6218, 6220 на капітальні ремонти та сервісне обслуговування вузлів електровозів у складі приміських поїздів на i -му напрямку руху, грн;

$B_{\text{кап.рем}}^3$ – загальні прямі річні витрати за статтями 6218, 6220 на капітальні ремонти та сервісне обслуговування вузлів електровозів у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;

n^i – середньорічна кількість електровозів у приміських поїздах i -го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг;

l^i – річний пробіг електровозів приміських поїздів на i -му напрямку руху, км;

$\sum nS$ – загальний річний пробіг усіх електровозів, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;

$K_{\text{нар}}$ – коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Пасажирські перевезення у приміському сполученні з використанням тепловозів

Ключовий актив

А. Витрати на роботу та екіпірування тепловозів, що курсують разом з пасажирськими вагонами в приміському сполученні на конкретному напрямку, визначаються за формулою (3.19) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 5202, 5205 та 5282, середньорічному пробігу тепловозів, що курсують на цьому напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу тепловозів, що курсують в цілому на залізниці протягом року в приміському сполученні:

$$B_{\text{обсл}}^i = \frac{B_{\text{обсл}}^3 \cdot n^i \cdot l^i}{\sum nS} K_{\text{нар}}, \quad (3.19)$$

де $B_{\text{обсл}}^i$ – прямі річні витрати за статтями 5202, 5205 та 5282 на роботу тепловозів у складі приміських поїздів на i -му напрямку руху, грн;

$B_{\text{обсл}}^3$ – загальні прямі річні витрати за статтями 5202, 5205 та 5282 на роботу тепловозів у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;

- n^i – середньорічна кількість тепловозів, що курсують у приміському сполученні у поїздах i -го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;
- l^i – річний пробіг тепловозів приміських поїздів на i -му напрямку руху, км;
- $\sum nS$ – загальний річний пробіг усіх тепловозів, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;
- $K_{\text{нар}}$ – коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Б. Витрати з амортизації тепловозів, що курсують у складі окремих приміських поїздів на i -му напрямку руху, розраховуються шляхом підсумування величини нарахованої амортизації на усі вагони за статтею 5206.

В. Витрати на технічне обслуговування тепловозів, що курсують у приміському сполученні на конкретному напрямку, визначаються за формулою (3.20) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 5208, 5210, 5212, 5214, 5216, середньорічному пробігу тепловозів, що курсують у приміських поїздах на цьому напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу тепловозів, що курсують у приміських поїздах в цілому на залізниці протягом року:

$$B_{\text{техн.обсл}}^i = \frac{B_{\text{техн.обсл}}^3 \cdot n^i \cdot l^i}{\sum nS} K_{\text{нар}}, \quad (3.20)$$

- де $B_{\text{техн.обсл}}^i$ – прямі річні витрати за статтями 5208, 5210, 5212, 5214, 5216 на технічне обслуговування тепловозів у складі приміських поїздів на i -му напрямку руху, грн;
- $B_{\text{техн.обсл}}^3$ – загальні прямі річні витрати за статтями 5208, 5210, 5212, 5214, 5216 на технічне обслуговування тепловозів у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;
- n^i – середньорічна кількість тепловозів у складі приміських поїздів i -го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

- l^i – річний пробіг тепловозів у складі приміських поїздів на i -му напрямку руху, км;
- $\sum nS$ – загальний річний пробіг усіх тепловозів, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;
- $K_{\text{нар}}$ – коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Непрофільний актив

Г. Витрати на поточний ремонт тепловозів, що курсують у приміському сполученні на конкретному напрямку, визначаються за формулою (3.21) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 6410, 6412, 6414, 6416, середньорічному пробігу тепловозів, що курсують у приміському сполученні на цьому напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу тепловозів, що курсують у приміському сполученні в цілому на залізниці протягом року:

$$B_{\text{поточ.рем}}^i = \frac{B_{\text{поточ.рем}}^3 \cdot n^i \cdot l^i}{\sum nS} K_{\text{нар}}, \quad (3.21)$$

- де $B_{\text{поточ.рем}}^i$ – прямі річні витрати за статтями 6410, 6412, 6414, 6416 на поточні ремонти тепловозів у складі приміських поїздів на i -му напрямку руху, грн;
- $B_{\text{поточ.рем}}^3$ – загальні прямі річні витрати за статтями 6410, 6412, 6414, 6416 на поточні ремонти тепловозів у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;
- n^i – середньорічна кількість тепловозів у приміських поїздах i -го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;
- l^i – річний пробіг тепловозів приміських поїздів на i -му напрямку руху, км;
- $\sum nS$ – загальний річний пробіг усіх тепловозів, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;
- $K_{\text{нар}}$ – коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Д. Витрати на капітальні ремонти та сервісне обслуговування вузлів тепловозів, що курсують у приміському сполученні на конкретному напрямку, визначаються за формулою (3.22) прямо пропорційно

вартості річних витрат за статтями 6418, 6420, середньорічному пробігу тепловозів, що курсують у приміському русі на цьому напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу тепловозів, що курсують у приміському русі в цілому на залізниці протягом року:

$$B_{\text{кап.рем}}^i = \frac{B_{\text{кап.рем}}^3 \cdot n^i \cdot l^i}{\sum nS} K_{\text{нар}}, \quad (3.22)$$

де $B_{\text{кап.рем}}^i$ – прямі річні витрати за статтями 6418, 6420 на капітальні ремонти та сервісне обслуговування вузлів тепловозів у складі приміських поїздів на i -му напрямку руху, грн;

$B_{\text{кап.рем}}^3$ – загальні прямі річні витрати за статтями 6418, 6420 на капітальні ремонти та сервісне обслуговування вузлів тепловозів у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;

n^i – середньорічна кількість тепловозів у приміських поїздах i -го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

l^i – річний пробіг тепловозів приміських поїздів на i -му напрямку руху, км;

$\sum nS$ – загальний річний пробіг усіх тепловозів, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;

$K_{\text{нар}}$ – коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Використання маневрових тепловозів та електровозів у приміському господарстві

Маневрові електровози (ключовий актив)

А. Витрати на роботу електровозів на маневрах у приміському сполученні визначаються за формулою (3.23) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтею 5003, середньорічній кількості приміських поїздів i -го напрямку, які використовують на маневрах електровози, та обернено пропорційно загальній кількості приміських поїздів Придніпровської залізниці, які використовують на маневрах електровози протягом року:

$$B_{\text{ман}}^i = \frac{B_{\text{ман}}^3 \cdot M^i}{M^3} K_{\text{нар}}, \quad (3.23)$$

де $B_{\text{ман}}^i$ – прямі річні витрати за статтею 5003 на роботу маневрових електровозів, які формують приміські поїзди на i -му напрямку руху, грн;

$B_{\text{ман}}^3$ – прямі річні витрати за статтею 5003 на роботу маневрових електровозів, які формують приміські поїзди на усій Придніпровській залізниці, грн;

M^i – середньорічна кількість приміських поїздів i -го напрямку, які використовують на маневрах електровози, поїзд;

M^3 – загальна кількість приміських поїздів Придніпровської залізниці, які використовують на маневрах електровози протягом року, поїзд;

$K_{\text{нар}}$ – коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Маневрові тепловози (ключовий актив)

А. Витрати на роботу та технічне обслуговування тепловозів на маневрах у приміському сполученні визначаються за формулою (3.24) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 5203, 5209, 5211, 5213, 5215, 5281, середньорічній кількості приміських поїздів i -го напрямку, які використовують на маневрах тепловози, та обернено пропорційно загальній кількості приміських поїздів Придніпровської залізниці, які використовують на маневрах тепловози протягом року:

$$B_{\text{ман}}^i = \frac{B_{\text{ман}}^3 \cdot M^i}{M^3} K_{\text{нар}}, \quad (3.24)$$

де $B_{\text{ман}}^i$ – прямі річні витрати за статтями 5203, 5209, 5211, 5213, 5215, 5281 на роботу маневрових тепловозів, які формують приміські поїзди на i -му напрямку руху, грн;

$B_{\text{ман}}^3$ – прямі річні витрати за статтями 5203, 5209, 5211, 5213, 5215, 5281 на роботу маневрових тепловозів, які формують приміські поїзди на усій Придніпровській залізниці, грн;

- m^i – середньорічна кількість приміських поїздів i -го напрямку, які використовують на маневрах тепловози, поїзд;
- M^3 – загальна кількість приміських поїздів Придніпровської залізниці, які використовують на маневрах тепловози протягом року, поїзд;
- $K_{\text{нар}}$ – коефіцієнт, який враховує нарахування загальноновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Б. Витрат з амортизації маневрових тепловозів, що формують окремі приміські поїзди на i -му напрямку руху, розраховують шляхом підсумування величини нарахованої амортизації на усі вагони за статтею 5207.

Непрофільний актив

В. Витрати на поточний та капітальний ремонти маневрових тепловозів, що формують приміські поїзди на конкретному напрямку, визначаються за формулою (3.24) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 6411, 6413, 6415, 6417, 6419, середньорічній кількості приміських поїздів i -го напрямку, які використовують на маневрах тепловози, та обернено пропорційно загальній кількості приміських поїздів Придніпровської залізниці, які використовують на маневрах тепловози протягом року.

У табл. 3.4 наведено розрахунок питомої ваги витрат локомотивної складової за даними Придніпровської залізниці в 2010 році.

Таблиця 3.4

Розрахунок питомої ваги витрат локомотивної складової. Джерело: [17] з доробкою автора

Найменування витрат	Величина загальних витрат, тис. грн			Питома вага, %
	Ключовий актив	Непрофільний актив	Разом	
Локомотивне господарство – електровози:	5 331,1	3 265,0	8 596,1	100,00
робота та екіпірування електровозів	3 865,1	0,0	3 865,1	44,96
амортизація електровозів (п. Б)	798,0	0,0	798,0	9,28
технічне обслуговування електровозів	668,0	0,0	668,0	7,77

Найменування витрат	Величина загальних витрат, тис. грн			Питома вага, %
	Ключовий актив	Непрофільний актив	Разом	
поточні та капітальні ремонти електровозів	0,0	3 265,0	3 265,0	37,98
Локомотивне господарство – тепловози:	87 022,1	745,0	87 767,1	100,00
робота та екіпірування тепловозів	67 234,1	0,0	67 234,1	76,61
амортизація тепловозів	19 419,0	0,0	19 419,0	22,13
технічне обслуговування тепловозів	369,0	0,0	369,0	0,42
поточні та капітальні ремонти тепловозів	0,0	745,0	745,0	0,85
Локомотивне господарство – маневрові електровози	77,4	0,0	77,4	100,00
Локомотивне господарство – маневрові тепловози	338,6	21,0	359,6	100,00
робота тепловозів	269,6	0,0	269,6	74,97
амортизація тепловозів	32,0	0,0	32,0	8,90
технічне обслуговування тепловозів	37,0	0,0	37,0	10,29
поточні та капітальні ремонти тепловозів	0,0	21,0	21,0	5,84
Разом	92 769,2	4 031,0	96 800,2	

Принципи формування витрат інфраструктурної складової для віднесення їх на окремий приміський поїзд. Витрати на окремі приміські поїзди (сформовані з електросекцій та пасажирських вагонів), що курсують на i -му напрямку руху, визначаються за формулою (3.25).

Вони прямо пропорційні вартості річних витрат на інфраструктурну складову, середньорічному пробігу вагонів (пасажирських та тих, що входять до складу електропоїзда), які курсують на даному напрямку в складі приміських поїздів протягом року, та обернено пропор-

ційні загальному пробігу всіх вагонів (пасажирських та тих, що входять до складу електропоїзда), що курсують у цілому на Придніпровській залізниці, у складі приміських поїздів протягом року.

$$B_{\text{інфр}}^i = \frac{B_{\text{інфр}}^3 \cdot n^i \cdot l^i}{\sum nS}, \quad (3.25)$$

де $B_{\text{інфр}}^i$ – загальні річні витрати з урахуванням загальновиробничих та адміністративних витрат на утримання, обслуговування, ремонти тощо інфраструктури на i -му напрямку руху, що відносяться на групу приміських поїздів даного напрямку, грн;

$B_{\text{інфр}}^3$ – загальні річні витрати за на утримання, обслуговування, ремонти тощо інфраструктури на усій Придніпровській залізниці, що віднесено на приміське сполучення, грн;

n^i – середньорічна кількість вагонів (пасажирських та тих, що входять до складу електропоїзда) у приміських поїздах i -го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

l^i – річний пробіг вагонів (пасажирських та тих, що входять до складу електропоїзда) у приміських поїздах i -го напрямку, км;

$\sum nS$ – загальний річний пробіг вагонів (пасажирських та тих, що входять до складу електропоїзда) у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км.

Витрати, що наведені в табл. 3.5, розраховані Придніпровською залізницею у 2010 році за умови курсування поїздів з існуючими швидкостями, але якщо залізниця отримає рухомий склад нового покоління для приміських перевезень, витрати за статтями 4101, 4102, 4104, 4105, 4107, 4108, 4110, 4111, 4121, 4124, 4127, 4130, 4133, 4136, 4139, 4143, 4146, 4149, 4155, 4158, 4159, 4162, 4163, 4165, 4180 будуть суттєво залежати від максимальної швидкості руху поїзда. Для цього слід використовувати для конкретного поїзда такі коригувальні коефіцієнти:

для швидкості 60 км/год.....	1,0;
80 км/год.....	1,5;
100 км/год.....	2,2;
140 км/год.....	3,4;
160 км/год.....	5,0.

Ці коефіцієнти розраховані Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна в науково-дослідній роботі, яка виконувалася на замовлення Укрзалізниці [78].

Таблиця 3.5

Розрахунок питомої ваги витрат інфраструктурної складової.

Джерело: [17] з доробкою автора

Найменування витрат	Величина загальних витрат, тис. грн			Питома вага, %
	Ключовий актив	Непрофільний актив	Разом	
Пасажи́рське господарст- во	2 791,0	0,0	2 791,0	2,11
Господарство приміських перевезень	706,0	0,0	706,0	0,53
Господарство перевезень	14 751,0	77,0	14 828,0	11,23
Локомотивне господарст- во	0,0	0,0	0,0	0,00
Вагонне господарство	32,0	0,0	32,0	0,02
Колійне господарство	20 361,0	3 360,0	23 721,0	17,97
Господарство будівельно- монтажних робіт	25 387,0	1 290,0	26 677,0	20,21
Господарство АТЗ	32 287,0	1104,0	33 391,0	25,29
Господарство електропос- тачання	14 390,0	674,0	15 064,0	11,41
Господарство МТЗ	335,0	5,0	340,0	0,26
Дирекції залізничних пе- ревозень	4 088,0	0,0	4 088,0	3,10
Управління залізниць та структурні підрозділи, що їм підпорядковані	10 391,0	0,0	10 391,0	7,87
Разом	125 519,0	6 510,0	132 029,0	100,00

З табл. 3.6 випливає, що основну частку витрат на перевезення пасажирів у приміському сполученні складають власні витрати РПЧ з урахуванням експлуатації пасажирських вагонів – 52,81 %. Другою за

рейтингом є частка витрат на інфраструктурну складову – 26,45 %. Локомотивна складова становить – 19,39 %, у складі якої більша частка припадає на послуги поїзних тепловозів. Вокзальна складова дуже мала – 1,34 % і майже не впливає на собівартість перевезень.

На основі сказаного вище можна зробити висновок, що для зниження витрат на перевезення пасажирів у приміському сполученні слід основну увагу зосередити на зниженні частки витрат з послуг інфраструктури та локомотивного господарства. Водночас слід одночасно знижувати витрати РПЧ за рахунок заміни пасажирських вагонів та зношених електросекцій на рухомий склад нового покоління, а також за рахунок оптимізації організації руху приміських поїздів.

Таблиця 3.6

Загальна структура витрат на перевезення пасажирів у приміському сполученні. Джерело: [17] з доробкою автора

Найменування витрат	Величина загальних витрат, тис. грн			Питома вага, %
	Ключовий актив	Непрофільний актив	Разом	
Вокзальна складова	6 698,0	0,0	6 698,0	1,3
Власні витрати РПЧ:	225 672,9	37 904,0	263 576,9	52,8
перевезення пасажирів у пасажирських вагонах	29 540,0	513,0	30 053,0	
перевезення пасажирів у електропоїздах	194 845,0	37 391,0	232 236,0	
перевезення пасажирів у дизель-поїздах	1 287,9	0,0	1 287,9	
Локомотивна складова:	92 769,2	4 031,0	96 800,2	17,4
послуги поїзних електровозів	5 331,1	3 265,0	8 596,1	
послуги поїзних тепловозів	87 022,1	745,0	87 767,1	
послуги маневрових електровозів	77,4	0,0	77,4	
послуги маневрових тепловозів	338,6	21,0	359,6	
Інфраструктурна складова	125 519,0	6 510,0	132 029,0	28,5
Разом	450 659,1	48 445,0	499 104,1	100,0

Знизити збитковість приміських пасажирських перевезень можна не тільки за рахунок зниження витрат, а й підвищення доходів від перевезення пасажирів, ліквідації безквиткового проїзду та залучення додаткових пасажирів на залізничний транспорт. Для цього необхідно підвищити швидкість руху поїздів та комфортність поїздки.

Враховуючи сказане, для зниження загальних витрат на перевезення пасажирів у приміському сполученні можливо запропонувати такі заходи:

- використання моторвагонного складу нового покоління з меншою питомою вагою витрат на одного перевезеного пасажирів, у тому числі двоповерхових вагонів;
- підвищення ефективності організації руху приміських поїздів та їх швидкості, у тому числі за рахунок впровадження зонних поїздів;
- виключення з графіка руху малонаселених поїздів або заміна їх рейковими автобусами;
- кільцювання приміських поїздів для ефективнішого їх використання;
- виділення частини витрат непрофільних активів (поточні та капітальні ремонти) в окремі підприємства (ремонтні депо, заводи, колійні ремонтні підприємства), що буде виконуватися на умовах аутсорсингу (галузевого держзамовлення) за зниженими цінами;
- впровадження додаткових приміських поїздів за рахунок збільшення ринку пасажирських транспортних послуг, що дозволить знизити питому вагу інфраструктурної складової в собівартості тарифів.

Користуючись середньомережевими даними питомої ваги кожного господарства залізниці в загальній сумі витрат з приміського сполучення, можна оцінити можливі частки власних витрат і витрат, що підлягають відшкодуванню залізниці, у витратах компанії з приміських пасажирських перевезень. Під час вибору організаційно-виробничих варіантів структури компанії на базі депо (моторвагонного, дизель-поїзного або вагонного) частка власних витрат повинна зростати, відповідно частка витрат за використання інфраструктури залізниці – зменшуватися. З урахуванням особливостей приміських перевезень на кожній залізниці й вибраної виробничої структури компанії з приміських пасажирських перевезень частки основних груп витрат можуть відхилятися від наведеного в табл. 3.7 співвідношення.

Застосування концепції маржинального доходу для аналізу запропонованих складових собівартості тарифів на приміські пасажирські перевезення. Термін «маржинальний дохід» в економічній літературі іноді іменується як маржинальний прибуток, граничний прибуток, додана вартість, сума покриття і т. д [54]. Маржинальний підхід базується на концепції виділення змінних і постійних витрат за окремими функціями діяльності підприємства і визначається як різниця між виручкою від реалізації і змінними витратами як виробничими, так і невиробничими.

Аналізуючи таблиці складових експлуатаційних витрат (див. табл. 3.6) та користуючись методикою групування статей номенклатури витрат за економічними елементами можливо визначити суму як умовно-змінних, так і умовно-постійних витрат ППЗК (рис.3.14,3.15).

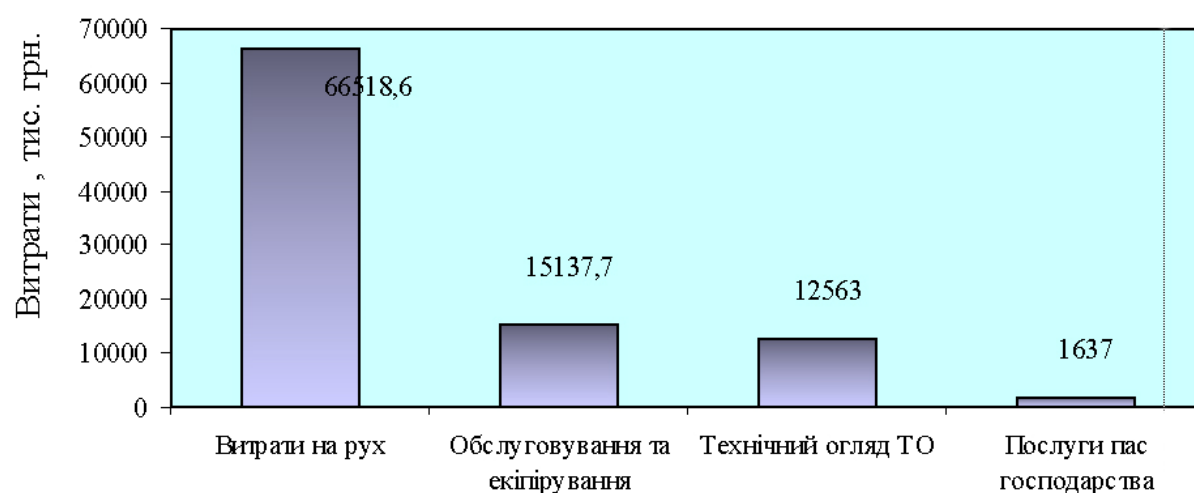


Рис. 3.14. Умовно-змінні витрати на перевезення пасажирів приміською пасажирською залізничною компанією. Джерело: розробка автора

Для подальших досліджень побудуємо графік беззбитковості пасажирських перевезень у приміському сполученні за правилами графічного визначення маржинального доходу (рис. 3.16).

Передбачається, що аналіз здійснюється в межах релевантного діапазону, у якому загальна сума умовно-постійних витрат залишається незмінною, а функції умовно-змінних витрат, реального доходу та маржинального доходу є лінійними залежно від обсягу перевезень.

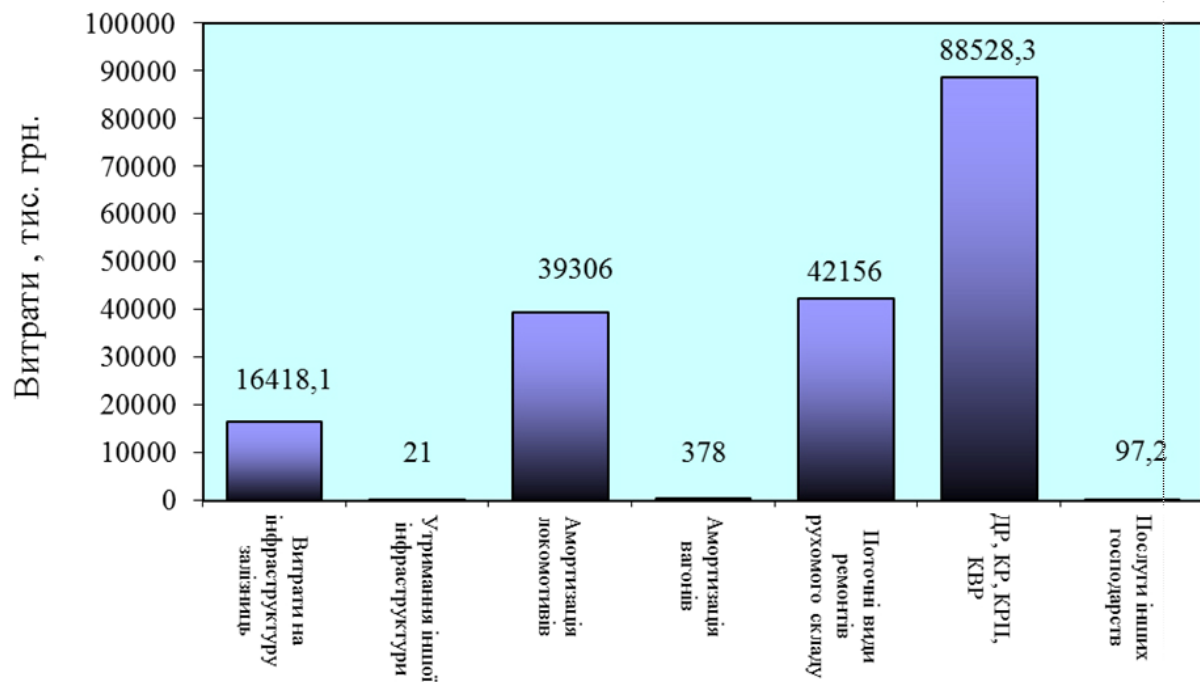


Рис. 3.15. Умовно-постійні витрати на перевезення пасажирів приміською пасажирською залізничною компанією. Джерело: розробка автора

На горизонтальній осі наносимо значення приміських пасажирських перевезень в пасажиро-кілометрах для 2010 року. З даної точки будуюмо вгору відрізок паралельно вертикальній осі, значення якого дорівнює постійним витратам – 179 906 тис. грн. Потім угору додаємо відрізок, значення якого дорівнює змінним витратам – 95 856 тис. грн. Побудований таким чином загальний відрізок дорівнює витратам від перевезення пасажирів у розрахунковому році – 275 762 тис. грн. Через дану точку та точку перетину лінії постійних витрат з вертикальною віссю проводимо лінію загальних витрат (жирний пунктир). Якщо провести з точки нуль на початку координат пряму до точки, що дорівнює значенню витрат на перевезення пасажирів у розрахунковому році, то отримаємо лінію умовних доходів від приміських перевезень (показано жирним). Точка перетину даної лінії з лінією загальних витрат на перевезення є точкою беззбитковості, тобто точкою, у якій величина доходів від перевезень дорівнює значенню величини загальних витрат (позначена кільцем).

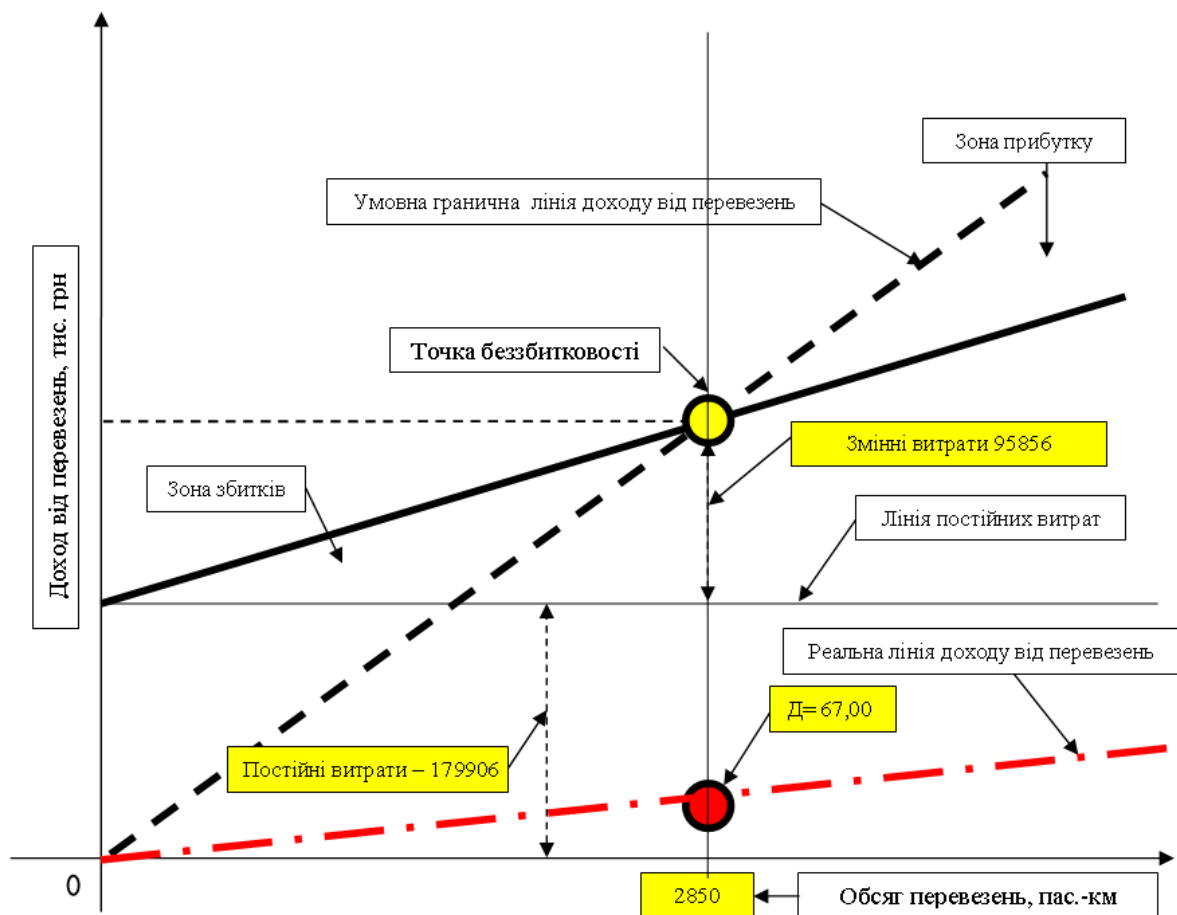


Рис. 3.16. Графік беззбитковості приміських пасажирських перевезень при реальних доходах ППЗК. Джерело: розробка автора

На рис. 3.16 жирним показана умовна лінія доходу від приміських перевезень, яка не є реальною, а лише ілюструє знаходження точки беззбитковості. Таку точку знайти на графіку, за умови нанесення на нього реального доходу від пасажирських перевезень у приміському сполученні, не вдається, оскільки реальна лінія доходу (показана штрих-пунктиром) не перетинається з лінією витрат у межах рисунка.

Це вказує на необґрунтовану існуючу методику побудови тарифів, оскільки доходи від перевезень пасажирів у приміському сполученні не покривають навіть змінні витрати, а це суперечить чинному законодавству.

Виконаний аналіз показав:

Існуючі тарифи на перевезення пасажирів у приміському сполученні не є обґрунтованими, оскільки дохідна ставка не покриває навіть питому величину змінних витрат (рис. 3.17).

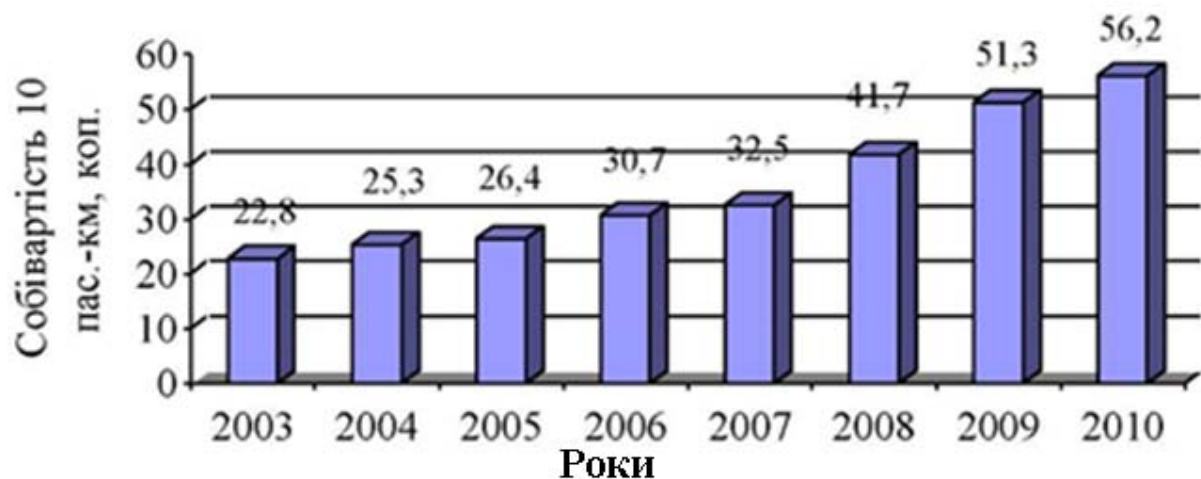


Рис. 3.17. Динаміка зміни собівартості приміських пасажирських перевезень за період 2003–2010 рр. Джерело: [16]

Укрзалізниця і Міністерство інфраструктури України мусять звертатися до Уряду України з метою перегляду існуючої тарифної політики на соціально спрямовані перевезення пасажирів для того, щоб доходи від них обов'язково покривали змінні та частину постійних витрат.

Висновки до розділу 3

Погіршення технічного стану рухомого складу, зменшення рухливості пасажирів, втрата частки на ринку транспортних послуг, незначні суми компенсації за перевезення пільгових категорій громадян значною мірою впливають на зростання собівартості та збитковості пасажирських перевезень і зумовлюють потребу у формуванні нового механізму управління ефективністю приміського пасажирського комплексу. На основі досліджень, виконаних у цьому розділі, можна зробити такі висновки:

1. Запропоновано удосконалити класифікацію моделей реформування пасажирських залізничних перевезень у приміському сполученні залежно від масштабів, ступеня самостійності, відомчої підпорядкованості та кількості власників майбутньої компанії, що дає можливість визначити їх переваги і недоліки, області оптимального застосування та запропонувати раціональні організаційні структури управління ними.

2. Удосконалено механізм управління приміськими залізничними пасажирськими компаніями з урахуванням їх взаємодії із зовнішнім середовищем, нормативно-правовою базою, внутрішнім середовищем організації відповідно до її головної мети, який, на відміну від існуючого, враховує можливість функціонування підприємств з різними формами власності, обсягами транспортних послуг, ступенями самостійності та додатковими видами діяльності, що дало можливість підвищити ефективність функціонування приміського пасажирського господарства в умовах сучасного ринку.

3. Розроблено теоретико-методичний підхід до порівняння різних варіантів моделей приміських компаній з урахуванням усіх зовнішніх фінансових потоків та внутрішніх витрат.

4. Запропоновано термінологічне поняття «механізм управління пасажирськими залізничними перевезеннями в приміському сполученні», завдяки якому вдалося розробити альтернативні моделі їх реформування, організаційні структури побудови ППЗК та вдосконалили цей механізм в умовах сучасного ринку.

5. Запропоновано концептуальні підходи до реформування пасажирських залізничних перевезень у приміському сполученні за рахунок впровадження нових моделей:

- *інтеграційної*, коли регіональні приміські компанії не є юридичними особами (або є дочірніми підприємствами – юридичними особами) і підпорядковані Департаменту приміських перевезень у складі Державної акціонерної компанії «Українські залізниці»;

- *розділення*, коли регіональна приміська компанія – юридична особа і не підпорядкована нікому, крім (функціонально) Міністерства інфраструктури України;

- *залізничний холдинг*, коли регіональні компанії є юридичними особами й підпорядковані холдингу, 100 % акцій якого належать Державній акціонерній компанії «Українські залізниці»;

- *холдингова компанія*, коли регіональні компанії є юридичними особами й підпорядковані холдингу, основними власниками якого є Державна акціонерна компанія «Українські залізниці», органи місцевої влади та приватні компанії.

6. За допомогою концепції маржинального доходу проаналізовано структуру приміських тарифів. Аналіз показав, що існуючі доходи від перевезення пасажирів у приміському сполученні не можуть компенсувати навіть умовно-змінні витрати, а це суперечить звичайній

логіці і є причиною збитковості приміських перевезень. Для уникнення такого становища необхідно:

- отримати від місцевих органів виконавчої влади компенсації за перевезення громадян пільгових категорій у повному обсязі;

- підвищити ефективність приміських пасажирських перевезень за рахунок удосконалення діяльності залізниць;

- встановити науково обґрунтовані тарифи на перевезення пасажирів у приміському сполученні, які б дозволили частково ліквідувати їх збитковість;

- виділяти Урядом країни субсидії на перевезення пасажирів у приміському сполученні для повної компенсації їх збитковості.

ВИСНОВКИ

У монографії наведено теоретичне узагальнення й нове вирішення наукового завдання з удосконалення механізму управління пасажирськими залізничними перевезеннями в приміському сполученні, що виявляється в застосуванні удосконаленого теоретико-методичного підходу до побудови моделей регіональних приміських компаній та підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень.

За результатами досліджень можна зробити такі висновки:

1. У наукових працях, науково-дослідних розробках вітчизняних та закордонних вчених розглядаються питання підвищення ефективності пасажирських перевезень у приміському сполученні за умови:

- удосконалення організації руху приміських поїздів;
- оптимізації організаційної структури управління;
- реформування тарифної політики;
- використання рухомого складу нового покоління;
- оптимізації витрат на пасажирські перевезення у приміському сполученні;

Але поза увагою науковців та фахівців залишилися питання розробки моделей управління приміськими перевезеннями з урахуванням кількості власників, масштабів діяльності, форми об'єднання; удосконалення теоретико-методичного підходу.

2. Пасажирські перевезення в приміському сполученні є збитковим, оскільки для них характерні: соціальна спрямованість; морально застарілий та зношений рухомий склад; недосконала організація руху приміських поїздів; неповна компенсація перевезення пільгових категорій громадян; велика кількість безквиткових пасажирів.

3. Існуюча організаційна структура управління пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні не адаптована до умов сучасного ринку й потребує суттєвого реформування з організацією нових структур за участю місцевих органів влади та приватних інвесторів.

4. Запропоновано альтернативні варіанти часткового підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень за рахунок:

- переходу до реального ціноутворення на приміські перевезення;
- розв’язання проблеми безбілетників;
- підвищення привабливості приміських перевезень, залучення нових пасажирів;
- підвищення ефективності використання рухомого складу (раціоналізація графіка руху поїздів);
- закупівлі нового рухомого складу;
- організації інтермодальних пасажирських перевезень;
- розвитку інформаційних технологій;
- створення приміських пасажирських компаній;
- розвитку високошвидкісних перевезень.

У монографії розглядаються тільки питання створення приміських пасажирських компаній та переходу до реального ціноутворення на приміські перевезення.

5. Розроблено удосконалений механізм управління залізничними перевезеннями в приміському сполученні, який відрізняється від існуючого тим, що додатково враховує побудову нових моделей приміських пасажирських компаній, адаптованих до роботи в умовах сучасного ринку, їх організаційну структуру, взаємодію зовнішнього та внутрішнього середовища організації, відповідно до її головної мети, та можливість функціонування компаній з різними формами власності, обсягами транспортних послуг, ступенями самостійності та додатковими видами діяльності, що дало можливість підвищити ефективність їх функціонування.

6. Запропоновано нову класифікацію моделей побудови приміських пасажирських компаній залежно від масштабів перевезень пасажирів, ступеня самостійності, відомчої підпорядкованості та кількості власників майбутньої компанії, що дало можливість визначити їх переваги і недоліки, області оптимального застосування та запропонувати раціональні організаційні структури управління ними.

7. Визначено економічні аспекти створення й функціонування приміських пасажирських компаній та теоретико-методичний підхід до порівняння між собою різних моделей транспортних компаній, який враховує всі зовнішні фінансові потоки та внутрішні витрати компанії.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Абрамов, А. П. Зависимость расходов железных дорог от изменения объема работ [Текст] / А. П. Абрамов // Экономика железных дорог. – 1999. – № 8 – С. 7–13.
2. Абрамов, А. П. Себестоимость пассажирских перевозок [Текст] / А. П. Абрамов // Железнодорожный трансп. – 1998. – № 11. – С. 40–48.
3. Абрамов, А. П. Управление экономическими результатами в рыночных условиях (анализ безубыточности) [Текст] / А. П. Абрамов // Вестн. ВНИИЖТ. – 1995. – № 1. – С. 3–8.
4. Артёмов, М. Л. Обоснование системы экономических взаимоотношений предприятий по пригородным пассажирским перевозкам и субъектов Российской Федерации [Текст] : дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / М. Л. Артёмов. – Москва, 2001. – 162 с.
5. Аксёнов, И. М. Логистика в сфере пассажирских перевозок [Текст] / И. М. Аксёнов // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 2. – С. 52–58.
6. Аксьонов, І. М. Створення економічного механізму управління пасажирським комплексом залізничного транспорту України [Текст] : автореф. дис. ... д-ра екон. наук / І. М. Аксьонов. – Київ : Ранковий світ, 2008. – 34 с.
7. Аксёнов, И. М. Влияние качества услуг на конкурентоспособность пассажирских перевозок [Текст] / И. М. Аксёнов // Залізничний трансп. України. – 2001. – № 6. – С. 11–16.
8. Аксёнов, И. М. Выбор конкурентных стратегий в сфере пассажирских перевозок [Текст] / И. М. Аксёнов // Залізничний трансп. України. – 2002. – № 3. – С. 45–50.
9. Аксёнов, И. М. Концепция сервиса в сфере пассажирских перевозок [Текст] / И. М. Аксёнов // Залізничний трансп. України. – 2002. – № 1. – С. 11–16.
10. Аксёнов, И. М. Логистический подход к управлению пассажирскими перевозками [Текст] / И. М. Аксёнов // Залізничний трансп. України. – 2001. – № 3. – С. 6–11.
11. Аксёнов, И. М. Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта [Текст] / И. М. Аксёнов // Залізничний трансп. України. – 2001. – № 2. – С. 2–6.
12. Аксёнов, И. М. Укрепление экономической стабильности пригородных пассажирских перевозок [Текст] / И. М. Аксёнов // Залізничний трансп. України. – 2001. – № 4. – С. 6–10.

13. Аксёнов, И. М. Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок [Текст] : монография / И. М. Аксёнов. – Киев : Вид-во «Транспорт України», 2004. – 282 с.
14. Аксёнов, И. М. Особенности реструктуризации в современных условиях [Текст] / И. М. Аксёнов, В. В. Пасечник // Залізничний трансп. України. – 2001. – № 1. – С. 7–11.
15. Аксёнов, И. М. Роль маркетинга в условиях реформирования железнодорожного транспорта [Текст] / И. М. Аксёнов, Е. Н. Шерепа // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка, технологія : тези доп. 4-ї Міжнародної наук. конф. – Київ : ДЕТУТ, 2008. – С. 57–58.
16. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях за результатами роботи за 2009 рік [Текст] / Мінтранс України; ДАЗТ України; Головне пасажирське управління.
17. Аналіз діяльності Придніпровської залізниці за 2010 р. [Текст]. – Дніпропетровськ, 2011.
18. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях за результатами роботи за 2008 рік [Текст] / Мінтранс України; ДАЗТ України; Головне пасажирське управління.
19. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях та підсобно-допоміжній діяльності пасажирського господарства за 2009–2010 р. [Текст]. – Київ, 2011.
20. Балака, Є. І. Соціальна значущість приміських пасажирських перевезень за умов ринкових відносин [Текст] / Є. І. Балака, О. В. Семенцова // Проблеми економіки и управління на залізничному транспорті : матеріали Міжнародної науково-практ. конф. – Київ : КУЭТТ, 2006. – С. 6–7.
21. Бараш, Ю. С. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом [Текст] / Ю. С. Бараш // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна, 2005. – Вип. 9. – С. 208–213.
22. Бараш, Ю. С. Реструктуризація залізничного транспорту України в умовах ринку [Текст] : автореф. дис. ... д-ра екон. наук / Ю. С. Бараш; УкрДАЗТ. – Харків, 2008. – 39 с.
23. Бараш, Ю. С. Реструктуризація залізничного транспорту України в умовах ринку [Текст] : дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.04. / Ю. С. Бараш. – Харків : УкрДАЗТ, 2007 – 300 с.
24. Бараш, Ю. С. Реформування залізничного транспорту в країнах колишнього СРСР [Текст] / Ю. С. Бараш // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2010. – Вип. 34. – С. 250–259.
25. Бараш, Ю. С. П'ять моделей управління залізничним транспортом України [Текст] / Ю. С. Бараш // Проблеми економіки и управління на залізничному транспорті : матеріали Міжнародної науково-практ. конф. – Київ : КУЭТТ, 2006. – С. 8.

26. Белозёров, В. Л. Формирование экономического механизма управления пассажирскими перевозками на железных дорогах России (проблемы и методы решения) [Текст] : дис. ... д-ра экон. наук: 8.00.05 / В. Л. Белозёров. – Москва : МИИТ, 1998.
27. Блохин, А. Н. Обоснование нормативного уровня расходов на пригородный железнодорожный транспорт [Текст] / А. Н. Блохин, Ю. В. Елизарьев, С. Б. Постников // Экономика железных дорог. – 2000. – № 11. – С. 48–56.
28. Богомоллова, Н. І. Ефективність транспортного виробництва: сутність, зміст і форми [Текст] / Н. І. Богомоллова // Зб. наук. пр. Київ. ун-ту економіки і технологій транспорту. Сер. економіка і управління. – Київ : КУЕТТ, 2003. – № 3. – С. 22–28.
29. Быкодаров, С. А. Система оценки экономических результатов работы железных дорог [Текст] / С. А. Быкодаров // Экономика железных дорог. – 2000. – № 7. – С. 36–41.
30. Виханский, О. С. Менеджмент [Текст] : учебник / О. С. Виханский, А. И. Наумов. – 3-е изд. – Москва : Гардарина, 1999. – 528 с.
31. Глухов, В. В. Менеджмент [Текст] : учебник / В. В. Глухов. – Санкт-Петербург : 1999. – 700 с.
32. Голов, С. Ф. Управлінський облік [Текст] : підручник / С. Ф. Голов. – 3-тє вид. – Київ : Лібра, 2006. – 704 с.
33. Гречко, А. В. Управління корпоративною трансформацією в системі залізничного транспорту України [Текст] : автореф. ... дис. канд. экон. наук / А. В. Гречко. – Київ : Нац. техн. ун-т України, 2009. – 21. с.
34. Громов, Н. Н. Управление на транспорте [Текст] : учеб. для вузов / Н. Н. Громов, В. А. Персианов. – Москва : Транспорт, 1990. – 336 с.
35. Гудков, О. М. Перспективний механізм фінансування пасажирських перевезень на залізничному транспорті [Текст] / А. М. Гудков // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – Дніпропетровськ : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – Вип. 1. – С. 34–39.
36. Гудкова, В. П. Особливості функціонування пасажирського комплексу залізниць [Текст] / В. П. Гудкова // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління : тези доп. третьої наук.-практ. конф. Сер. Економіка і управління. – Київ : КУЕТТ, 2005. – 155 с.
37. Дані Державного комітету статистики України за 2010 рік.
38. Данько, М. І Реорганізація підприємств у контексті формування корпоративних структур [Текст] / М. Данько // Економіка України. – 2007. – № 1. – С. 64–70.
39. Державна програма реформування залізничного транспорту (проект) / Лист Укрзалізниці від 23.04.2007 р. № ЦЗ-1-Ф-11/260.
40. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту України на 2010–2015 роки, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390.

41. Дикань, В. Л. Економічний аналіз ефективності діяльності залізниці [Текст] : навч. посібник / В. Л. Дикань, А. С. Козинець, Т. Я. Чупирь ; за ред. проф. В. Л. Диканя. – Харків : ПП «Нове слово», 2004. – 164 с.
42. Дикань, В. Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту [Текст] : монографія / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. – Харків, 2008. – 193 с.
43. Директива № 2001/12/ЕС Європейського Парламенту і Ради від 26 лютого 2001 року про внесення змін до Директиви Ради № 91/440/ЄЕС «Про розвиток залізниць Співтовариства».
44. Директива № 2001/14/ЕС про розподіл потужностей залізничної інфраструктури та стягування плати за використання залізничної інфраструктури.
45. Директива № 2006/103/ЕС від 20 листопада 2006 року про адаптацію деяких директив щодо транспортної політики через вступ до ЄС Болгарії та Румунії.
46. Директива № 95/18/ЕС від 18 червня 1995 р. про ліцензування залізничних підприємств (компаній).
47. Директива Ради № 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 року «Про розвиток залізниць Співтовариства».
48. Директива Ради № 95/19/ЕС від 19 червня 1995 р. про розподіл потужностей залізничної інфраструктури та стягування плати за використання залізничної інфраструктури.
49. Директива № 2001/13/ЕС від 26 лютого 2001 р. про внесення змін до Директиви Ради № 95/18/ЕС про ліцензування залізничних підприємств.
50. Довідка виробничо-фінансової діяльності вагонного господарства залізниць України за 2009 рік [Текст] / Матеріали Укрзалізниці. – Київ : Укрзалізниця, 2010.
51. Довідник основних показників роботи залізниць України (1999-2009 роки) [Текст] / під кер. Н. В. Котіль. – Київ : Мін-во трансп. та зв'язку України; Укрзалізниця, 2010. – 42 с.
52. Дронова, Т. І. Підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень в приміському сполученні / Т. І. Дронова [Текст] / Т. І. Дронова // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2007. – № 18. – С. 193–194.
53. Економіка підприємства [Текст] : підручник / під ред. Й. М. Петровича. – 2-ге вид., випр. – Львів : «Магнолія-2006», 2007.
54. Економіка підприємства [Текст] : підручник / під ред. А. В. Шегди. – Київ : Знання, 2006.
55. Економіка підприємства [Текст] : підручник / під. ред. Й. М. Петровича. – Львів : «Новий Світ – 2000», 2004. – 678 с.
56. Економічна енциклопедія [Текст] : у 3 т. / редкол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – Київ : Видавничий центр «Академія», 2000. – Т. 1. – 863 с.
57. Економічна енциклопедія [Текст] : у 3 т. / редкол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – Київ : Видавничий центр «Академія», 2002. – Т. 2. – 952 с.
58. Економічна енциклопедія [Текст] : у 3 т. / редкол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – Київ : Видавничий центр «Академія», 2002. – Т.3. – 864 с.

59. Ейтутіс, Г. Д. Міжнародний досвід і практика реформування залізничного транспорту [Текст] / Г. Д. Ейтутіс, О. М. Кривопішин, Т. А. Мукмінова // Залізничний трансп. України. – 2007. – № 2. – С. 31–35.
60. Ейтутіс, Г. Д. Стратегія реформування залізниць України на основі регіоналізації транспортного обслуговування [Текст] : автореф. ... дис. д-ра екон. наук / Г. Д. Ейтутіс. – Київ : Дніпропетр. нац. ун-т заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2008. – 38 с.
61. Ейтутіс, Г. Д. Основні моделі управління залізницями [Текст] / Г. Д. Ейтутіс // Залізничний трансп. України. – 2007. – № 6(65). – С. 24–25.
62. Жердев, М. Д. Реформування системи обліку пільгового контингенту у пасажирських перевезеннях на залізничному транспорті [Текст] / М. Д. Жердев // Вісн. економіки транспорту і промисловості. – Харків, 2011. – Вип. 36. – С. 260–262.
63. Жердев, М. Д. Реформування пасажирських перевезень залізничного транспорту в умовах ринкової економіки [Текст] / М. Д. Жердев, Ю. В. Мирошніченко // Вісн. економіки трансп. і промисловості. – Харків, 2007. – Вип. 17. – С. 73–75.
64. Жердев, М. Д. Пасажирський залізничний транспорт як об'єкт соціального інвестування [Текст] / М. Д. Жердев, Ю. В. Мирошніченко // Вісн. ХНАУ (зб. наук. пр.). – Харків, 2011. – Вип. 3. – С. 320–327.
65. Жердев, М. Д. Вплив якості транспортного обслуговування на попит споживачів транспортних послуг [Текст] / М. Д. Жердев, Ю. В. Мирошніченко // Вісн. економіки трансп. і промисловості. – Харків : УкрДАЗТ, 2010. – Вип. 29. – С. 253.
66. Жердев, М. Д. Пріоритетність розвитку залізничного транспорту України за рахунок активізації інвестиційного процесу [Текст] / М. Д. Жердев, Ю. В. Мирошніченко // Вісн. Харківського нац. ун-ту ім. Каразіна. – Харків, 2011. – № 970. – С. 249–253.
67. Железные дороги в XXI веке [Текст] : монография / под. общ. ред. Г. Н. Кирпы. – Днепропетровск : Изд-во Днепропетр. нац. ун-та ж.-д. трансп. им. акад. В. Лазаряна, 2004. – 224 с.
68. Железные дороги Италии: Финансовое оздоровление и дальнейшее развитие [Текст] // Железные дороги мира. – 2008. – № 7. – С. 9–11.
69. Жуков, В. А. Возможности снижения убыточности пригородных перевозок [Текст] / В. А. Жуков // Железнодорожный трансп. – 2003. – № 7. – С. 29–30.
70. Задоя, В. О. Визначення місії та цілей реформування структури управління приміських пасажирських перевезень [Текст] / В. О. Задоя // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури : зб. наук. пр. – Київ : КУЕТТ, 2006. – № 12. – С. 184–189.
71. Задоя, В. О. До питання про акціонування залізничного транспорту України [Текст] / В. О. Задоя // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2006. – Вип. 11. – С. 223–229.

72. Задоя, В. О. Організація приміських пасажирських перевезень в умовах реструктуризації залізничного транспорту України [Текст] / В. О. Задоя, Л. О. Кучер // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2006. – Вип. 10. – С. 170–172.
73. Задоя, В. О. Оцінка економічної ефективності створення і функціонування приміської пасажирської компанії [Текст] / В. О. Задоя // Проблеми економіки транспорту : зб. наук. ст. – Дніпропетровськ : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – Вип. 2. – С. 40–48.
74. Задоя, В. О. Концептуальні підходи до побудови механізму управління пасажирськими приміськими перевезеннями [Текст] / В. О. Задоя // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – Вип. 37. – С. 260–263.
75. Задоя, В. О. Визначення структури витрат і доходів пасажирських компаній у залізничних приміських перевезеннях [Текст] / В. О. Задоя // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – Вип. 36. – С. 242–247.
76. Закон України “Про залізничний транспорт” від 4 липня 1996 року № 273/96 – ВР // Голос України. – 1996. – 13 серп. – № 169.
77. Залізничі України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mintrans.gov.ua>
78. Звіт про науково-дослідну роботу «Розробка методики розрахунку тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом». № державної реєстрації 0111U007616 [Текст] / Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна, 2011.
79. Інженерна записка про технічний стан залізничного транспорту України [Текст] / Укрзалізниця. – 2005. – 136 с.
80. Кабушкин, Н. И. Основы менеджмента [Текст] : учеб. пособие / Н. И. Кабушкин. – 2-е изд. – Минск : Остожье, 1999. – 336 с.
81. Карась, О. О. Формування сучасного механізму управління підприємствами в ринкових умовах (на прикладі пасажирського господарства залізничного транспорту) [Текст] : автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. О. Карась. – Дніпропетровськ, 2009. – 23 с.
82. Ковальчук, І. В. Економіка підприємства [Текст] : навч. посібник / І. В. Ковальчук. – Київ : Знання, 2008. – 679 с.
83. Колесникова, Н. М. Методолого-практичні основи ціноутворення на залізничному транспорті України [Текст] : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.04 / Н. М. Колесникова. – Київ : Держ. економіко-технолог. ун-т трансп., 2008. – 35 с.
84. Колесникова, Н. М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті [Текст] / Н. М. Колесникова. – Харків : КУЕТТ, 2007. – 349 с.
85. Колпаков, В. С. Усовершенствование пассажирских перевозок [Текст] / В. С. Колпаков, В. Г. Шубко. – Москва : Транспорт, 1983. – 191 с.

86. Конституція України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rada.kiev.ua/konst/>
87. Концепция реформирования и структурных преобразований железнодорожного транспорта Эстонии (презентация).
88. Концепції державної програми реформування залізничного транспорту [Текст] : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 року № 651.
89. Кривопішин, О. М. Удосконалення економічного механізму управління у сфері приміських перевезень у період реформування залізничного транспорту [Текст] / О. М. Кривопішин // Залізничний трансп. України. – 2008. – Вип. 1. – С. 69–73.
90. Кривопішин, О. М. Підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень [Текст] / О. М. Кривопішин // Залізничний трансп. України. – 2007. – № 6. – С. 6–8.
91. Кривопішин, А. М. Столичная магистраль в цифрах и фактах [Текст] / А. М. Кривопішин, Г. Д. Эйтулис. – Киев, 2006. – 103 с.
92. Кузьмін, О. Є. Основи менеджменту : підручник [Текст] / О. Є. Кузьмін, О. Г. Мельник. – Київ : Академвидав, 2003. – 414 с.
93. Кулагин, Н. Н. Совершенствование организации форм управления [Текст] / Н. Н. Кулагин // Совершенствование хозяйственного механизма на железнодорожном транспорте / под ред. А. П. Абрамова. – Москва : Транспорт, 1987. – С. 69–78.
94. Кулаев, Ю. Ф. Методы экономической оценки инвестиционных проектов на транспорте [Текст] : учебно-методическое пособие / Ю. Ф. Кулаев. – Киев : Транспорт України, 2001. – 182 с.
95. Кулаев, Ю. Ф. Экономика гражданской авиации Украины [Текст] : монографія / Ю. Ф. Кулаев. – Киев : Изд-во «Феникс», 2004. – 667 с.
96. Кулаев, Ю. Ф. Економіка залізничного транспорту [Текст] : навч. посібник / Ю. Ф. Кулаев. – Ніжин : ТОВ «Вид-во Аспект – Поліграф», 2006. – 232 с.
97. Кулішов, В. В. Економіка підприємства: теорія і практика [Текст] : навч. посібник / В. В. Кулішов. – Київ : Ніка-Центр, 2002. – 211 с.
98. Лapidус, Б. М. Управление издержками : эталонный поход [Текст] / Б. М. Лapidус // Железнодорожный трансп. – 1998. – № 5 – С. 22–23.
99. Макаренко, М. В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України [Текст] : монографія / М. В. Макаренко. – Київ : КУЕТТ, 2003. – 478 с.
100. Макаренко, М. В. Системний підхід до реформування залізничного транспорту України [Текст] / М. В. Макаренко, Ю. М. Цвєтов // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте : материалы Второй Международной научно-практ. конф. – Киев : КУЭТТ, 2007. – С. 5–18.
101. Макаренко, М. В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України [Текст] : монографія / М. В. Макаренко. – Київ : КУЕТТ, 2003. – 478 с.

102. Малахова, Н. Б. Естественные монополии: сущность и институциональный механизм регулирования [Текст] : монография / Н. Б. Малахова. – Харьков : ИД «ИНЖЕК», 2006. – 344 с.
103. Малахова Н. Б. Порівняльний аналіз проблем корпоратизації залізниць в Росії та в Україні [Текст] / Н. Б. Малахова // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте : материалы Второй Международной. научно-практ. конф. – Київ : КУЭТТ, 2007. – Т. 1. – С. 51–52.
104. Мальм, Г. Управление финансами в железнодорожных компаниях [Текст] / Г. Мальм // Железные дороги мира. – 1996. – № 4 – С. 11–13.
105. Маркетинг : учебник [Текст] / под ред. проф. Э. А. Уткина. – Москва : Экмос, 1998. – 320 с.
106. Маркетинговые исследования рынка пассажирских перевозок [Текст] : учебное пособие / А. Д. Шишков, И. С. Беседин, В. А. Аверкин, В. В. Корсакова. – Москва : МИИТ, 1996. – 125 с.
107. Математическое регулирование экономических процессов на железнодорожном транспорте [Текст] / под ред. А. Б. Кайлана. – Москва : Транспорт, 1984. – 316 с.
108. Мачерет, Д. А. Влияние транспорта на социально-экономическое развитие [Текст] / Д. А. Мачерет // Экономика железных дорог. – 2003. – № 11. – С.19–24.
109. Мескон, М. Основы менеджмента [Текст] : пер. с англ. / М. Мескон, М. Альберт, Ф. Хедоури. – Москва : Дело, 1992. – 702 с.
110. Новожилов, В. В. Проблемы измерения затрат и результатов при оптимальном планировании [Текст] / В. В. Новожилов. – Москва : Экономика, 1967. – 376 с.
111. Номенклатура витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України [Текст] / Міністерство транспорту та зв'язку України, Укрзалізниця. – Київ : В-во ТОВ «Інпрес», 2008. – 414 с.
112. Опыт реформирования железнодорожного транспорта в Польше [Текст] // Вестн. ВНИИЖТ. – Москва, 2006. – Вып. 2. – С. 9–11.
113. Основи економіки транспорту [Текст] : підручник / В. І. Щелкунов, Ю. Ф. Кулаєв, Л. Г. Заєнчик та ін. – Київ : Кондор, 2011. – 392 с.
114. Основні показники роботи приміського пасажирського господарства залізниць України за 2007–2010 рр. [Текст] / Мінтранс України; ДАЗТ України; Головне управління приміських пасажирських перевезень.
115. Осовська, Г. В. Менеджмент організацій [Текст] : навч. посібник / Г. В. Осовська, О. А. Осовський. – Київ : Кондор, 2007. – 674 с.
116. Осовська, Г. В. Основи менеджменту [Текст] : підручник / Г. В. Осовська, О. А. Осовський. – Київ : Кондор, 2006. – 661 с.
117. Пассажирские перевозки [Текст] // Железные дороги мира. – 2007. – № 4. – С. 14–18.
118. Пассажирские перевозки [Текст] // Железные дороги мира. – 2009. – № 1. – С. 23–30.
119. Пассажирский рельсовый транспорт Калифорнии [Текст] // Железные дороги мира. – 2008. – № 5. – С. 26–29.

120. Пастух, О. В. Аналіз сучасних підходів до визначення економічної ефективності виробничої діяльності підприємств [Текст] / О. В. Пастух // Проблема підвищення ефективності інфраструктури : зб. наук. пр. – Київ : НАУ, 2007. – Вип. 15. – С. 51–61.
121. Перепелюк, А. В. Онови менеджменту на залізничному транспорті [Текст] / А. В. Перепелюк, Г. Д. Ейтутіс. – Дніпропетровськ : Січ, 1996. – 174 с.
122. Пересада, А. А. Інвестиційний процес в Україні [Текст] / А. А. Пересада. – Київ : ТОВ «Вид-во Лібра», 1998. – 392 с.
123. Пінчук, О. П. Висвітлення проблеми підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень в наукових працях [Текст] / О. П. Пінчук // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2011. – Вип. 36. – С. 277–284.
124. Повестка дня на XXI век [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.un.org/russian/conferen/wssd/agenda21/index.htm>
125. Позднякова, Л. А. Стабилизация работы железнодорожного транспорта в условиях убыточности [Текст] / Л. А. Позднякова // Бизнесинформ. – 1999. – № 5–6. – С. 64–69.
126. Положення про Головне комерційне управління Державної адміністрації залізничного транспорту України [Текст] / Укрзалізниця. – Київ : Укрзалізниця, 2010.
127. Положення про Головне управління вагонного господарства Державної адміністрації залізничного транспорту України [Текст] / Матеріали Укрзалізниці. – Київ : Укрзалізниця, 2010.
128. Положення про Головне управління приміських пасажирських перевезень Державної адміністрації залізничного транспорту України [Текст].
129. Постанова Кабінету Міністрів України «Про порядок розподілу між залізницями України доходних надходжень від перевезення пасажирів багажу, вантажобагажу у внутрішньому сполученні» від 16.02.1998 р. № 173 [Текст].
130. Постанова Кабінету Міністрів України «Про Державну адміністрацію залізничного транспорту України» від 29 лютого 1996 р. № 262 [Текст].
131. Приоритет реформы железных дорог Франции – грузовые перевозки [Текст] // Железные дороги мира. – 2005. – Вып. 5. – С. 13–15.
132. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України [Текст] / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветов та ін. – Київ : КУЕТТ, 2007. – 222 с.
133. Проблеми управління та регулювання національною економікою [Текст] / Нац. техн. ун-т України «КПІ». – Київ, 2008.
134. Проблемы пассажирских перевозок на железных дорогах Европы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.css-mps.ru/zdm/08-2000/>
135. Про План дій на 2012 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010–2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» : Указ Президента України від 12 березня 2012 р. № 187/2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.president.gov.ua>.

136. Программа развития железнодорожного транспорта республики Казахстан и стратегия развития АО «НК «КТЖ» до 2020 года (Презентация).
137. Прогноз показателей работы ж.-д. транспорта Украины на 2000–2015 гг. [Текст] // Транспорт. – 1999. – № 39. – С. 33–34.
138. Програма економічних реформ України на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» [Текст].
139. Програма економічних реформ України на 2010–2014 рр. «Розвиток транспортної інфраструктури» [Текст].
140. Сай, В. М. Планетарные структуры управления на железнодорожном транспорте [Текст]: монография / В. М. Сай. – Москва : ВИНТИ РАН, 2003. – С. 336.
141. Семенцова, О. В. Доцільність перегляду встановлення відстані функціонування приміського залізничного пасажирського комплексу відповідно до приміських зон [Текст] / О. В. Семенцова // Проблеми економіки транспорту : тези доп. 7-ї Міжнародної наук. конф. – Дніпропетровськ : ДІТ, 2008. – С. 65.
141. Семенцова, О. В. Необхідність зміни тарифної політики в сфері приміських перевезень [Текст] / О. В. Семенцова // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте : материалы Международной научно-практ. конф. – Київ : КУЭТТ, 2006. – С. 102–104.
142. Семернікова, І. О. Економіка підприємства [Текст] : навч. посіб. для студентів ВНЗ / І. О. Семернікова, Н. В. Мешкова-Кравченко. – Харків, 2003. – 311 с.
143. Сідун, В. А. Економіка підприємства [Текст]: навч. посіб. для студентів ВНЗ / В. А. Сідун, Ю. В. Пономарьова. – Київ, 2003. – 435 с.
144. Соболев С. М. Менеджмент [Текст]: навч.-метод. посіб. для самостійного вивчення дисципліни / С. М. Соболев. – Київ : КНЕУ, 2005. – 225 с.
145. Сич, Є. М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність [Текст] / Є. М. Сич, В. П. Гудкова. – Київ : Вид-во «Аспект-Поліграф», 2004. – 248 с.
146. Теплухина, О. Г. Пути снижения затрат на пригородные пассажирские перевозки [Текст] : дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / О. Г. Теплухина. – Москва : МИИТ, 2004. – 148 с.
147. Фатхутдинов, Р. А. Управление конкурентоспособностью организации [Текст] : учебное пособие / Р. А. Фатхутдинов. – Москва : Изд-во «Эксмо», 2004. – 544 с.
148. Чередниченко, О. Ю. Тарифная политика как фактор усиления конкуренции в железнодорожной сфере [Текст] / О. Ю. Чередниченко // Проблеми економіки транспорту : 4-та Міжнародна наук. конф. – Дніпропетровськ : ДІТ, 2005. – С. 155.
149. Шегда, А. В. Менеджмент [Текст] : навч. посібник / А. В. Шегда. – Київ : Знання, 2002. – 583 с.
150. Шерепа, К. М. Способы повышения эффективности пассажирских перевозок с учетом опыта железных дорог развитых стран [Текст] / К. М. Шерепа // Зб. наук. пр. Нац. авіаційного ун-ту. – Київ : НАУ, 2008. – № 17. – С. 12–18.

151. Шерепа, К. М. Теоретико-прикладні основи врахування ризиків при оцінці ефективності реального інвестування [Текст] : дис. ... канд. екон. наук / К. М. Шерепа. – Дніпропетровськ, 2008. – 261 с.
152. Шиповская, Н. И. Разработка экономического механизма, взаимоотношений между участниками перевозок в пригородном сообщении [Текст] : дис. ... канд. екон. наук: 08.00.05 / Н. И. Шиповская. – Москва : МИИТ, 1999. – 167 с.
153. Экономика предприятия [Текст] : учебник / под. ред. С. Ф. Покропивного. – Киев, 2003. – 606 с.
154. Эффективность перевозок в местном и региональном сообщениях [Текст] / Железные дороги мира – 2007. – № 4. – С. 18–19.
155. Яновський, П. О. Оцінка фінансового результату приміських перевезень залізниць України [Текст] / П. О Яновський // Залізничний трансп. України. – 2009. – № 5. – С. 9–12.
156. SYSTRA – Предварительное технико-экономическое обоснование проекта высокоскоростных железных дорог на Украине [Текст]. – Київ, 2002.
157. INFRAS/IWW 2000: External Costs of Transport: Accident, Environmental and Congestion Costs of Transport in Western Europe. – Zurich; Karlsruhe, 2000.
158. Задоя, В. О. Формування конкурентних переваг підприємства з урахуванням зовнішнього і внутрішнього середовища [Текст] / В. О. Задоя // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2013. – Вип. 6. – С. 94–99.
159. Гненний, О. В. Шляхом європейської інтеграції України: особливості реформування залізниць країн світу [Текст] / О. Гненний, В. Задоя, Л. Марценюк // Зб. наук. пр. Держ. економіко-технологічного ун-ту трансп. Сер. : Економіка і управління. – 2014. – Вип. 30. – С. 32–43.
160. Задоя, В. О. Теоретичні аспекти взаємодії залізничного транспорту та регіонального суб'єкта [Текст] / В. О. Задоя // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2015. – Вип. 9. – С. 71–76.
161. Задоя, В. О. Перспективи розвитку взаємодії Укрзалізниці і регіональних державних суб'єктів управління [Текст] / В.О. Задоя // Зб. наук. пр. Держ. економіко-технологічного ун-ту трансп. Сер. : Економіка і управління. – 2015. – Вип. 31. – С. 78–89.
162. Задоя, В. О. Щодо питання оцінки ефективності діяльності залізничного транспорту [Текст] / В. О. Задоя // Зб. наук. пр. Укр. держ. акад. залізн. трансп. – 2015. – Вип. 153. – С. 15–19.
163. Задоя, В. О. Щодо питання удосконалення системи управління інфраструктурою залізничного транспорту в умовах ринку [Текст] // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2015. – 2015. – Вип. 10. – С. 33–42.
164. Міщенко, М. І. Економіко-математичні методи покращення ефективності логістичної діяльності [Текст] / М. І. Міщенко, В. О. Задоя // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2015. – Вип. 40. – С. 79–84.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ	3
ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ПРИМІСЬКІ ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК ПРЕДМЕТ ДОСЛІДЖЕННЯ.....	9
1.1. Соціально-економічне значення приміського залізничного транспорту в Україні.....	9
1.2. Аналіз наукових праць та розробок стосовно пасажирських перевезень у приміському сполученні	15
1.3. Моделі управління залізничним транспортом у країнах світу	27
1.4. Закордонний досвід перевезення пасажирів залізничним транспортом у приміському сполученні	32
1.4.1. Розвиток приміського сполучення залізничного транспорту в країнах зі сталим розвитком економіки.....	32
1.4.2. Напрямки розвитку приміського сполучення залізничного транспорту в країнах СНД	35
1.4.3. Проблема вибору моделей управління приміським сполученням на залізницях світу.....	39
Висновки до розділу 1.....	49
РОЗДІЛ 2. ВПЛИВ СУЧАСНОГО РИНКУ НА ЕФЕКТИВНІСТЬ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ПРИМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ.....	52
2.1. Структура виконання досліджень.....	52
2.2. Сучасний стан пасажирських приміських перевезень та перспективи їх розвитку.....	56
2.3. Сучасний стан та перспективи реформування організаційної структури залізничного транспорту.....	69
2.4. Альтернативні варіанти підвищення ефективності функціонування приміських перевезень.....	84
Висновки до розділу 2.....	110
РОЗДІЛ 3. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ПАСАЖИРСЬКИМИ ПРИМІСЬКИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ..	113
3.1. Принципи удосконалення управління приміськими пасажирськими перевезеннями.....	113
3.2. Оцінка економічної ефективності створення й функціонування приміської пасажирської залізничної компанії	127
3.3. Економічний критерій для порівняння варіантів організаційної структури приміської пасажирської залізничної компанії.....	134
3.4. Визначення витрат на приміські пасажирські перевезення	141
Висновки до розділу 3.....	179
ВИСНОВКИ.....	182
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ.....	184

Наукове видання

Задоя В'ячеслав Олександрович

Удосконалення механізму управління залізничними пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні

Монографія

Редактор *О. О. Котова*
Комп'ютерна верстка автора

Формат 60×84 $\frac{1}{16}$. Ум. друк. арк. 11,45. Обл.-вид. арк. 11,51.
Тираж 300 пр. Зам. № ____.

Адреса видавця та дільниці оперативної поліграфії:
Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна
вул. Лазаряна, 2, м. Дніпропетровськ, 49010.

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 1315 від 31.03.2003