

**МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
імені академіка В. Лазаряна**

На правах рукопису

ЗАДОЯ ВЯЧЕСЛАВ ОЛЕКСАНДРОВИЧ

УДК 656.2:338.47:658

**УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ
ЗАЛІЗНИЧНИМИ ПАСАЖИРСЬКИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ
В ПРИМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ**

08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Дисертація на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

**Науковий керівник:
доктор економічних наук,
професор Бараш Ю. С.**

**Дніпропетровськ
2012
ЗМІСТ**

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ.....	4
ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. ПРИМІСЬКІ ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК ПРЕДМЕТ ДОСЛІДЖЕННЯ.....	16
1.1 Соціально-економічне значення приміського залізничного транспорту в Україні.....	16

1.2 Аналіз наукових праць та розробок стосовно пасажирських перевезень у приміському сполученні.....	22
1.3 Моделі управління залізничним транспортом у країнах світу.....	35
1.4 Закордонний досвід перевезення пасажирів залізничним транспортом у приміському сполученні.....	41
1.4.1 Розвиток приміського сполучення залізничного транспорту у країнах зі сталим розвитком економіки.....	41
1.4.2 Напрямки розвитку приміського сполучення залізничного транспорту у країнах СНД.....	44
1.4.3 Проблема вибору моделей управління приміським сполученням на залізницях світу.....	48
Висновки до розділу 1.....	60
РОЗДІЛ 2. ВПЛИВ СУЧАСНОГО РИНКУ НА ЕФЕКТИВНІСТЬ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ПРИМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ.....	63
2.1 Структура виконання досліджень.....	63
2.2 Сучасний стан пасажирських приміських перевезень та перспективи їх розвитку.....	68
2.3 Сучасний стан та перспективи реформування організаційної структури залізничного транспорту.....	81
2.4. Альтернативні варіанти підвищення ефективності функціонування приміських перевезень.....	100
Висновки до розділу 2.....	121
РОЗДІЛ 3. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ПАСАЖИРСЬКИМИ ПРИМІСЬКИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ.....	124
3.1. Принципи удосконалення управління приміськими пасажирськими перевезеннями.....	124
3.2. Оцінка економічної ефективності створення й функціонування приміської пасажирської залізничної компанії.....	139
3.3. Економічний критерій для порівняння варіантів організаційної структури приміської пасажирської залізничної компанії.....	147
3.4. Визначення витрат на приміські пасажирські перевезення.....	154
Висновки до розділу 3.....	195
ВИСНОВКИ.....	198
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	201
ДОДАТКИ.....	217
Додаток А. Структура витрат складових тарифів у частині собівартості в приміських пасажирських перевезеннях по Укрзалізниці.....	217
Додаток Б. Розрахунок економічної ефективності використання рейкових автобусів на залізничній дільниці Сімферополь-Євпаторія..	222
Додаток В. Розрахунок економічної ефективності заміни автотранспортом поїзду спеціального призначення №7492/7491...	227

Додаток Д. Акт впровадження.....	230
Додаток Е. Акт впровадження.....	231

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

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

Актуальність теми. 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 зубожінням населення, міграцією за кордон, зростанням смертності та зниженням народжуваності.

Недостатнє державне фінансування, зменшення ефективності роботи залізничного транспорту за рахунок втрати 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 послуг у поїздах не відповідає європейським нормам. Як наслідок залізничний транспорт на ринку транспортних пасажирських послуг поступово почав програвати автомобільному в приміському сполученні.

У найбільш критичному стані перебуває господарство 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;
- запропонувати 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. Біленький, О. В. Дмитренко, М. У. Дмитрієв, Ф. П. Кочнев, М. В. Правдін, Н. Г. Сметхова, 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 дисертаційного дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Робота виконана відповідно до положень таких документів:

- Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року, затвердженої рішенням Колегії Мінтрансу від 23.10.2001 р. (наказ МТУ від 05.11.2001 р. № 764);
- Концепції державної програми реформування залізничного транспорту (розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 року № 651);
- Державної цільової програми реформування залізничного транспорту України на 2010–2015 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390;
- Транспортної стратегії України на період до 2020 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року № 2174;
- Програми економічних реформ на 2010–2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава – 2010»;
- Указу Президента України № 504/2011 «Про Національний план дій на 2011 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010–2014 роки».

Дисертаційне дослідження виконано в рамках наукових робіт Галузевої науково-дослідної лабораторії «Економіка та управління транспортом» Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна:

Мета й завдання дослідження. 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.

Методи дослідження. 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 вирішення 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, а саме:

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.

Дістали подальший розвиток:

– 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.

Практичне значення отриманих результатів. Результати досліджень дозволяють оцінити необхідність і можливість створення різних видів з приміських пасажирських компаній на окремому полігоні залізниці, прогнозувати економічні результати діяльності цього підприємства з різними організаційно-виробничими й правовими формами.

Результати досліджень, що запропоновані в дисертаційній роботі, були впроваджені Галузевою науково-дослідною лабораторією «Економіка та управління залізничним транспортом» Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна в таких науково-дослідних роботах, що виконувалися на замовлення Укрзалізниці:

1. Розробка техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) та програми реформування пасажирського господарства (УДК 625.42.003.13, № державної реєстрації 0103U007781, Харків-Дніпропетровськ, 2003);

2. Дослідження перспективної моделі управління залізничним транспортом в ринкових умовах з визначенням оптимальної організаційно-правової форми суб'єкта господарювання (УДК 658.5.014.1:656.2.07, № державної реєстрації 0103U007280, Дніпропетровськ, 2004);

3. Проведення наукових досліджень та розробка розділів проекту технології ефективного використання пасажирських поїздів за рахунок підвищення населеності вагонів (УДК 629.45.016.003.13, № державної реєстрації 0105U001795, Дніпропетровськ, 2005);

4. Розробка порядку визначення ефективності курсування пасажирських поїздів (УДК 656.003.13, № державної реєстрації 0111U007615, Дніпропетровськ, 2011);

5. Розробка методики розрахунку тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом у приміському сполученні (УДК 656.23, № державної реєстрації 0111U007616, Дніпропетровськ, 2011).

У вказаних роботах дисертант був відповідальним виконавцем та автором звітів.

Основні положення дисертаційної роботи були використані автором у навчальному процесі Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна для написання конспекту лекцій та підготовки практичних занять з дисциплін «Економіка залізничного транспорту», «Економіка виробництва», «Основи менеджменту» та в дипломному проектуванні.

Особистий внесок здобувача. Сформульовані в роботі наукові результати, висновки, рекомендації і пропозиції, а також поняття належать особисто автору і є його науковими розробками.

Дисертація є одноосібно виконаною науковою працею, у якій автором самостійно розроблені наукові положення, методичні підходи та практичні рекомендації щодо реформування механізму управління приміськими залізничними перевезеннями в умовах ринку.

У наукових працях, які надруковані у співавторстві, у роботі використані лише ті положення та ідеї, що є результатом власних досліджень. Особистий внесок здобувача в наукові результати є таким:

СТАТТІ У ФАХОВИХ НАУКОВИХ ВИДАННЯХ

1. Задоя В. О. Визначення місії та цілей реформування структури управління приміських пасажирських перевезень / В. О. Задоя // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. пр. – К. : КУЕТТ, 2006. – №

12. – С. 184–195.

2. Задоя В. О. До питання акціонування залізничного транспорту України / В. О. Задоя // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2006. – Вип. 11. – С. 223–229.

3. Задоя В. О. Організація приміських пасажирських перевезень в умовах реструктуризації залізничного транспорту України / В. О. Задоя, Л. О. Кучер // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2006. – Вип. 10. – С. 170–172.

4. Задоя В. О. Оцінка економічної ефективності створення і функціонування приміської пасажирської компанії / В. О. Задоя // Проблеми економіки транспорту : зб. наук. пр. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – Вип. 2. – С. 40–47.

5. Задоя В. О. Визначення структури витрат і доходів пасажирських компаній у залізничних приміських перевезеннях / В. О. Задоя // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2011. – Вип. 36. – С. 250–255.

6. Задоя В. О. Концептуальні підходи до побудови механізму управління пасажирськими приміськими перевезеннями / В. О. Задоя // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2011. – Вип. 37. – С. 264–265.

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ

1. Задоя В. О. ЕС и реформы на европейских железных дорогах / В. О. Задоя // Проблеми економіки транспорту : тези доп. 3-ї Міжнародної наук. конф. – Д.: ДНУЗТ, 2003. – С. 63–64.

2. Задоя В. О. Конкуренція на залізничному транспорті: варіанти вибору для України / В. О. Задоя // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління : тези доп. 2-ї наук.-практ. конф. – К., 2004. – Ч. 2. Економіка і управління. – С. 49–50.

3. Задоя В. О. Математична модель оптимізації пасажирських перевезень в приміському сполученні в умовах реформування залізничного транспорту України / В. О. Задоя // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління : тези доп. 2-ї наук.-практ. конф. – К., 2004. – Ч. 2. Економіка і управління. – С. 84.

4. Задоя В. О., Кучер Л. О. Організація приміських пасажирських перевезень в умовах реструктуризації залізничного транспорту України / В. О. Задоя, Л. О. Кучер // Проблеми економіки транспорту : тези доп. 4-ї Міжнародної наук. конф. – Д. : ДНУЗТ, 2005. – С. 52.

5. Задоя В. О. Визначення місії та цілей реформування структури управління приміських пасажирських перевезень / В. О. Задоя // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і

управління: зб. тез доп. 3-ї наук.-практ. конф. – К.: КУЕТТ, 2005. – С. 27-29.

6. Задоя, В. О. Основні положення формування регіональної політики державної адміністрації залізничного транспорту «Укрзалізниця» / В. О. Задоя, Я. В. Чаплигіна, Л. О. Кучер // Проблеми економіки транспорту : тези доп. 5-ї Міжнародної наук. конф. / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. Схід. наук. центр трансп. акад. України. – 2006. – С. 31–32.

7. Задоя, В. О. Проблеми організації пасажирських перевезень у приміському сполученні / В. О. Задоя, Л. О. Кучер // Проблеми економіки транспорту : тези доп. 6-ї Міжнародної наук. конф. – Д. : ДІТ, 2007. – С. 119.

8. Задоя, В. О. Економічні проблеми пасажирського господарства в умовах реформування залізничної галузі / В. О. Задоя, Л. О. Кучер. // Проблеми економіки транспорту : зб. наук. тез доп. 8-ї Міжнародної наук. конф. – Д., 2008. – С. 24.

9. Задоя, В. О. Оцінка механізму управління приміськими пасажирськими компаніями на сучасному етапі / В. О. Задоя // Проблеми економіки транспорту : зб. наук. тез доп. 7-ї Міжнародної наук. конф. – Д., 2009. – С. 34.

10. Задоя В. О. Існуючий стан та перспективи реформування організаційної структури залізничного транспорту / В. О. Задоя // Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ – 2010: тезисы докл.

5-й Международной научн. конф. – Д., 2010. – С. 29.

11. Задоя, В. О. Удосконалення механізму управління залізничними пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні / В. О. Задоя // Вісн. економіки транспорту і промисловості : зб. наук. тез доп. – Х. : УкрДАЗТ, 2011. – Вип. 34. – С. 44.

Апробація результатів роботи. Основні положення дисертаційної роботи доповідалися:

– на V, VI, VII, VIII, IX, X міжнародних конференціях «Проблеми економіки транспорту», які проходили у Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна відповідно у 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 роках;

– III науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління», яка проходила в Київському університеті управління і технологій транспорту у 2005 році;

– 65-й Міжнародній науковій конференції «Проблеми и перспективы развития железнодорожного транспорта», що проходила в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна відповідно у 2005 році;

– засіданні кафедри «Економіка та менеджмент» Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна 21 грудня 2010 року.

– засіданнях міжкафедрального наукового семінару кафедр «Економіка та менеджмент», «Фінанси та банківська справа», «Економічна теорія», «Облік і

аудит», «Комп'ютерні інформаційні технології», «Прикладна математика» Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна у 2011 р.

Публікації. За темою дисертації опубліковано 17 наукових праць, у тому числі 6 статей у наукових фахових виданнях ВАК України загальним обсягом 3 ,8 друк. арк., з них особисто автору належить 3,6 друк. арк.

Структура й обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновку, списку використаних джерел і додатків. Обсяг основного тексту – 178 сторінки, у тому числі 29 таблиць; 29 рисунків. Крім того, вступ на 11 сторінках, висновки на 12 сторінках, список використаних джерел, який включає 158 найменувань, та 6 додатків на 15 сторінках.

РОЗДІЛ 1

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 перетворень економіки, 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 маючи не найважливіше значення для життєдіяльності всієї держави в цілому: 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 здійснюються 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 залізниці краще за інші види транспорту пристосовані 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 % від 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. Пасажирообіг 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 минулого 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].

Кількість відправлених поїздів за 2009 рік на всіх залізницях, крім Львівської, зменшилась до минулого 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 1.1 – Виконання пасажирообігу приміським залізничним транспортом України. Джерело: [16]

Залізниця	Пасажирообіг, млн пас-км				
	2008 р.	2009 р.			%
	Звіт	План	Виконання	до плану	до звіту
Донецька	2120,7	2125,0	1923,3	90,5	90,7
Придніпровська	2946,9	2985,0	2908,6	97,4	98,7
Південна	2351,0	2370,0	2300,0	97,0	97,8
Південно-Західна	6384,4	6380,0	6135,2	96,2	96,1
Одеська	1308,5	1310,0	1259,4	96,1	96,2
Львівська	2721,4	2710,0	2693,1	99,4	99,0
Укрзалізниця	17 833,0	17 880,0	17 219,6	96,3	96,6

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].

Таблиця 1.3 – Питома вага відправлених поїздів у приміському сполученні. Джерело: [16]

Залізниця	Питома вага пасажирообігу в обсязі УЗ, %	Питома вага відправлених поїздів в 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

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 автомобільним видами транспорту в 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 різноманітними різними варіантами, що вимагає застосування сучасних засобів передачі й переробки інформації.

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

Таблиця 1.4 – Витрати часу під час поїздки залізничним і автомобільним видами транспорту в 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

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

Приміські перевезення збиткові майже у всіх країнах світу. Проте зарубіжні залізниці за збитки отримують фінансову компенсацію з боку 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 в Україні. Збитковість їх покривається за рахунок вантажних перевезень.

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

Укрзалізниця надає пільги на проїзд у приміському сполученні 24 категоріям пасажирів згідно з чинним законодавством України. 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 являє собою на сучасний момент досить серйозну проблему. У цьому зв'язку особливо актуальними є питання теорії і практики поєднання державного регулювання й ринкового управління. Це, по-перше, проблема розробки механізму поєднання державного й ринкового регулювання, а по-друге, проблема створення адаптивних сучасних організаційних структур у галузі.

Діючі організаційні структури управління на залізничному транспорті залишаються механізмом для вирішення виробничих завдань, шляхом їх постановки і контролю за їх 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, правилами й інструкціями розширити прибутковість вкрай важко, оскільки неможливо всю діяльність, і особливо комерційну, заздалегідь описати правилами й інструкціями.

На сучасний момент залізницю можна розглядати як агломерацію малих підприємств, що можуть (після деякої 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 (хоча поки і 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 роботи багатьох учених: А. П. Абрамова, М. Н. Беленького, В. Л. Белозерова, В. Г. Галабурди, Ю. В. Єлізар'єва, Н. Н. Кулагіна, Б. М. Лапідуса, 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. Алексеєвої, 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. Калашнікової, В. С. Лосєва, В. Г. Миськика, В. А. Подоби, Н. П. Терешиної, В. Т. Шишмакова, М. Л. Артемова, Н. І. Шиповської та ін.

Існує низка наукових праць та розробок стосовно 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].

В роботі [5, с. 52-58] він констатує, що «Весь процесс управления пассажиропотоками с начала образования и до момента завершения составляет единую логистическую цепь, которая может дополняться информационными, сервисными и другими потоками». 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 з взаємопов'язаних елементів. Для пасажирського комплексу автор пропонує схему взаємозалежності окремих операцій.

Проблема, якою займається автор, дуже важлива, оскільки зараз в 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 існуючій практики компенсації збитків від пільгових і приміських перевезень за рахунок вантажних, оновлення і поповнення па

сажирського 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].

В 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 і 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 Жердев М.Д. у свої працях звертає увагу на неможливість вирішення питання достовірності обліку пільгового контингенту в приміському сполученні, так як система за якою відбувається облік на сьогоднішній день являється недосконалою [62, с. 52-58]. Автор пропонує: «...впровадити адресну допомогу, по яку потрібно звертатися один раз у рік до відповідних органів управління соціального заходу 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 в якому проживає пільговик, та пільга, яку він отримує, та ввести обмежувану кількість поїздок для кожної категорії пільгового контингенту».

Також у роботі [65, с. 52-58] Жердев М.Д. досліджує питання узагальнення системи критеріїв, які впливають на якість транспортного обслуговування на залізничному транспорті. Так визначається, що у 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 в пасажирських перевезеннях та виділено основні критерії вибору пасажиром виду транспорту за видами сполучень.

Н. Б. Малахова подає реструктуризацію як «комплекс заходів, спрямованих на радикальну зміну структури підприємства або його системи управління, або зміну форми власності, якщо ці заходи спроможні призвести 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: впровадження гнучкої цінової політики, підвищення швидкості, комфортності пасажирських поїздів, збільшення їх населеності пасажирських поїздів та ряд інших.

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. Колпаскова, 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 стосовно економіки пасажирського комплексу, побудови нового механізму його ефективності обґрунтовує у своїх роботах К. М. Шерепа [151, с. 16].

У своїх дослідження цей автор пропонує новий економічний механізм управління ефективністю приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту України, що дозволяє пов'язати воедино рішення економічних, функціональних, технологічних і соціальних задач та підвищити стандарти якості обслуговування пасажирів і результати від приміських перевезень [151, с. 18].

На основі проведених досліджень К. М. Шерепа відзначає: «Виникає необхідність в ліквідації збитковості приміських пасажирських перевезень за рахунок зниження витрат, впровадження швидкісного руху і нового економічного рухомого складу, удосконалювання технології обслуговування й організації перевезень на основі маркетинг-логістичного підходу і т.п. Потрібно негайно створити новий механізм взаємодії комплексу із Урядом, адміністраціями регіонів, споживачами й іншими видами транспорту, тобто вирішення реальної проблеми залізниць України — механізму фінансування новачків 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 проведена оцінка фінансового результату приміських перевезень залізницями України. За підсумками 2008 року відсоток покриття витрат доходами у приміському пасажирському сполученні склав 14,06 %. Низький рівень покриття витрат в приміському сполученні вимагає 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 і мінімізації витрат при безумовному покращенні якості приміських перевезень.

Головними факторами, які впливають на розподіл приміських перевезень територією країни є нерівномірність розміщення населення по регіонах. За період з 1997 року по 2008 рік кількість відправлених пасажирів у приміському сполученні в основному щорічно зменшується за виключенням 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 рази в основному за рахунок індексації тарифів.

Автор відмічає [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 пасажира...».

Частка витрат на приміське сполучення у загальних витратах на пасажирські перевезення в 3-4 рази і більше раз перевищує частку у 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 р. по 2008 р. воно зросло у 1,4 рази). В той же час експлуатаційні витрати в приміському

сполученні зросли майже в 2,1 рази при деякому зменшенні обсягів відправлених пасажирів. Собівартість 10 пасажиро-кілометрів у приміському сполученні за останні 12 років також зросла більше ніж у 5,4 рази.

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

Ця робота [156, с. 9-12] дає нам детальний аналіз існуючого стану пасажирських перевезень у приміському сполученні за останні 12 років, але констатація фактів подана без 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 Аксьонова І. М. [12], Макаренко М. В. [100]. Вплив соціальної політики держави на функціонування Укрзалізниці загалом, а особливо на приміські перевезення пасажирів, підкреслює Кривопішин О.М. [90, с. 23]. Гудкова В.П. [35, с. 155] зауважує на виконання транспортом соціальної та економічної функцій, які підчас складно виокремити, тому в практиці їх часто поєднують або плутають. Соціальним аспектом діяльності транспорту вони називають сприяння росту культурного рівня людей, ефективному використанню вільного часу за рахунок розвитку пасажирського транспорту. Натомість, підвищення економічної ефективності суспільного виробництва відносять до економічного аспекту.

Проведені в роботі Артемова М. Л. [4] дослідження дозволяють зробити наступні висновки і пропозиції: економічні стосунки, що склалися в сучасних умовах, у сфері перевезень пасажирів в приміському сполученні із-за своєї не прозорості, асиметричності, суперечності перешкоджають реалізації наявних резервів по скороченню збитковості приміських перевезень і не відповідають цілям підтримки економічного зростання країни.

Автором розроблені 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 таких, що підвищують прозорість економічних стосунків у сфері приміського сполучення.

Проведені дослідження свідчать, що інтеграція відповідних підрозділів пасажирського і локомотивного господарств в єдиному підприємстві з приміських перевезень сприятиме раціональності розробленої системи економічних взаємин, що стимулює ліквідацію витратного механізму утримання і експлуатації моторвагонного рухомого складу як центру виникнення витрат по перевезеннях пасажирів в приміському сполученні.

В нових умовах господарювання і поступового скорочення перехресного субсидування доцільне організаційне відособлення приміських перевезень шляхом створення підприємств з приміських пасажирських перевезень у складі залізниць і їх відділень і переходу на галузевий принцип управління цим видом

діяльності. Це дозволить повною мірою реалізувати наявний потенціал в частині скорочення збитковості приміського сполучення, що становить нині близько 50% від величини експлуатаційних витрат на приміські перевезення. При зниженні собівартості приміського сполучення на 5-10 % в 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 в пасажирському комплексі.

Белозьоров В. Л. [26, с. 256] відмічає «Організація взаємодії залізниць з регіонами в області 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 залізниць з регіонами може бути реалізована в трьох варіантах: без створення спеціалізованого підрозділу, зі створенням спеціалізованого відділу або сектора по взаємодії в одній із служб і 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 задачу реформування структури управління пасажирським господарством залізниць в будь-яких експлуатаційних умовах залежно від географічного положення, протяжності і розгалуженості залізниці, її технічного оснащення, розмірів перевезень, кількості великих пасажироутворюючих центрів.

У роботі, 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 в розвиток пасажирського господарства».

Крім того визначено, що взаємодія залізниць з адміністраціями регіонів в області приміських пасажирських перевезень, необхідність посилення якого обумовлена як загальноекономічними, так і внутрішньогалузевими чинниками доцільно будувати на принципах, що охоплюють усі можливі аспекти взаємодії: державну політику управління на транспорті, соціально-економічний стан в країні й ін.

Теплухіною О.Г. [147] був розроблений науково-методичний підхід, що дозволяє в умовах збитковості підприємства оцінити ефективність проведення ресурсозберігаючих заходів у відповідності з виконаним обсягом робіт.

Автор пропонує рішення проблеми збитковості приміських перевезень за рахунок монетизацію пільг і підвищення тарифів на перевезення.

У науковому дослідженні були проведені 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.

Проведені Теплухіною О.Г. [147, с. 148] оцінки ефективності купівлі Московською залізницею нового рухомого складу і заміни застарілих серій EP2, EP2T, EP2P, EM2, EM4 на новий високоекономічний поїзд ЕД6. Отриманий результат говорить про те, що в ситуації, яка склалася, Центральна дирекція по обслуговуванню пасажирів в 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 капіталоємких 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 Шиповської Н. І. [153] запропонована класифікація чинників, що впливають на ефективність пасажирських перевезень і яка включає дві групи – зовнішні (зовнішньополітичні і загальнодержавні, соціально-економічні, міжнаціональні, міжгалузеві і 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 прямі і непрямі витрати; власні витрати, витрати за утримання і переміщенню рухомого складу, витрати по використанню дирекцією інфраструктури залізниці, витрати по підсобно-допоміжній діяльності.

Запропоновано механізм економічних взаємин дирекції із залізницею, з одного боку, і з державними суб'єктами, з іншого дозволив визначити економічні результати, величини яких залежать від організаційно-виробничої структури.

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

Автором запропоновано шість різних умов досягнення рентабельності виробничої діяльності дирекцій приміських перевезень, серед яких: зміна

компенсацій від регіонів, дотації від залізниць, прибуток 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.

У дисертації набули подальшого розвитку результати досліджень ДПТу, 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 виконання роботи були використані дані статистичної звітності залізниць, дані 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 дослідження негативних наслідків структурної реформи дозволить уникнути небажаних помилок або послабити їх дію.

Аналіз закордонного досвіду реформування залізничного транспорту [140] дозволив виділити чотири істотних фактори.

По-перше, залізничний транспорт у різних країнах перебуває на різних стадіях свого життєвого циклу. І якщо залізниці США, Канади, Японії знаходяться якоюсь мірою на підйомі, то залізниці країн-членів ЄС – на застиглій стадії, а країн Східної Європи і СНД – на стадії застою. У країнах Європи, а також у США, Канаді і 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 усіх 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 і 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 залізниць, 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 залізниць 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 залізниць);
- європейська (допускає як державне управління, так і приватні залізниць).

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

Так, директива ЄС № 91/440 [42] 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 поділом інфраструктури й комерційної діяльності, але й перегляд відносин власності.

Основні ідеї директиви ЄС № 91/440 [47, 131]:

1. Скасування монополії національних залізничних компаній.
2. Виключення всяких 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 рішення 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 залізницю 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 [131].

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

Попередня редакція директиви 91/440 трактувала відділення функції управління інфраструктурою від експлуатаційних, як обов'язковий визначала розподіл обліку доходів і витрат; структурний їх розподіл не обмежувався як обов'язковий.

У новій редакції 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 і недискримінаційного доступу до інфраструктури, тобто функцій розподілу пропускної спроможності, пов'язаних з установленням плати за виділений графіковий 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 [131]:

- 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 [131]:

- більш точне визначення прав залізничних підприємств і провайдерів інфраструктури;
- механізм розв'язання конфліктних ситуацій під час задоволення запитів на нитки графіка і 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 перевезень з автомобільного транспорту на залізничний [131].

Прийняттям цього пакета завершується епоха традиційних замкнених 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 [41].

Перераховані вище положення директив країн ЄС дозволяють стверджувати, що в результаті реформування відбувається також і реструктуризація права власності за всіма одинадцятьма 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, 47, 48]

Перелік основних положень документа	Зміна складових права власності
Скасування монополій національних залізничних компаній	За всіма 11-ма 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-ма пунктами сукупності часток прав власності
Централізоване розв'язання загальноекономічних проблем	Особливо у частині прав на управління і дохід суверена

Дати однозначне тлумачення всім змінам у правах власності на європейських залізницях у результаті набраної 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 тім, 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 і право власності), що дозволяє найбільш ефективно задовольняти потреби суспільства [140].

1.4 Закордонний досвід перевезення пасажирів залізничним транспортом у приміському сполученні

1.4.1 Розвиток приміського сполучення залізничного транспорту у 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 країнах, 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 включила 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 [140].

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 в 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. У цих випадках 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 [42].

Така пропорція зберігається ще у ряду країн зі сталим розвитком економіки.

1.4.2 Напрямки розвитку приміського сполучення залізничного транспорту у 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. пасажирообіг в приміському сполученні склав 48,8 млрд пас-км, а його частка в загальному пасажирообігу 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 «Автоекспрес», перевезення в системі мегаполіс – найближчий пригород швидкісними приміськими поїздами «Спутник», дальні міжобласні перевезення «Експрес»). 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 їх частка в загальному пасажирообігу та кількості відправлених приміських пасажирів незначна, вони мають дуже гарні перспективи подальшого розвитку.

Важливим досягненням реформування галузі є відхід від покриття збитків пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Тепер вони субсидіюються 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. Для утворення конкурентного середовища у сфері пасажирських перевезень були утворені нові перевізники: ТОО «Компанія «Жолаушилартранс» (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].

Особливості реформування залізниць у деяких країнах світу, з точки зору власності, модернізації інфраструктури і інших параметрів представлено у табл. 1.6

Таблиця 1.6 – Особливості реформування залізниць у деяких країнах світу. Джерело: [140, 131]

Країна	Особливості реформування
1	2
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
Угорщина	Державне регулювання. Залізниці дотаційні. Об'єднання структур. Приватизація допоміжних структур. Приведення залізниць до європейського стандарту. Позика на модернізацію інфраструктури

Закінчення таблиці 1.6

1	2
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	Залізниці 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	Залізниці державні. Державне фінансування. Фінансування на реструктуризацію. Державне регулювання через план-контракт. Приватизація не планується. Розвиток ринкових відносин. Залучення приватного капіталу

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

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, треба погодитися, що обидва варіанти (приватні й державні залізниці) мають позитивні й негативні сторони. На користь приватизації залізниць говорить, 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.

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 первинні публічні продажі 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.

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.

Також потрібно враховувати той фактор, що не залежно від форми власності держава залишає за собою право розпорядницького впливу на залізниці й обов'язок підтримки й розвитку інфраструктури.

1.4.3 Проблема вибору моделей управління приміським сполученням на залізницях світу

Залізничний ринок в 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/ЕЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства [47]. Директива наказує державам-членам ЄЗ розглядати залізниці 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 залізниці 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 залізниці, утворивши спеціальні рахунки для старих боргів.

Сьогодні більшість залізниць світу перебуває в стадії реструктурування й настроювання господарських механізмів на ринкові відносини. Наступний логічний крок після встановлення форм власності – вибір моделі управління. І залізниці як великі компанії починають розв'язання цієї проблеми з удосконалювання 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 за допомогою транспорту. 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), вимагає 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 в 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 границі. Розширення меж структурування дозволяє перейти від вузько національного 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).

лінійне підпорядкування;
оперативне підпорядкування.

Рисунок 1.1 – Укрупнена організаційна структура групи «SJ Group»
Джерело [140]

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.

Таблиця 1.7 – Схема розмежування функцій управління на залізничному транспорті (шведська модель). *Джерело: [140]*

Найменування основних завдань управління	Структури, відповідальні за виконання завдань
Формування транспортної політики	Парламент/уряд
Утримання інфраструктури: – капіталовкладення в утримання магістральних ліній – капіталовкладення в утримання регіональних ліній – утримання і поточний ремонт	Banverket Місцеві органи управління Banverket
Одержання права на організацію руху: – по магістральних лініях – по регіональних лініях	SJ SJ
Визначення розміру збору	Уряд

39	Сектори	Дочірні компанії		всес	всес	Кар	о
		п нерентабельних видів транспортних		Предмет особливих			
		уг		переговорів			
		ли безпеки		Залізнична інспекція			

Хоча основна діяльність «SJ Group» – залізничні перевезення, однак не можна 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 [140]:

1. Поділ задач на ті, що залишаються у веденні держави, і підприємницькі.
2. Створення акціонерного товариства на залізниці АТ «ГЖД» з передачею йому майна для підприємницької діяльності.
3. Зі складу АТ «ГЖД» виділені самостійно діючі сектори: інфраструктура, пасажирські перевезення в приміському сполученні й вантажні.
4. Перетворення АТ «ГЖД» у холдингову компанію.
5. Створення багаторівневого концерну з холдинговою компанією і п'ятьма акціонерними товариствами (рис. 1.2).

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 технології, 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 підлягає холдинговій компанії.

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.

Рисунок 1.2 – Органіграма концерну. Джерело [140]

Для забезпечення рівного доступу до мережі діє «Постанова про не дискримінаційне 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 «ГЖД» 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 «ГЖД» не зберегли за собою поштові перевезення – дрібні відправки розвиваються неефективно. Проте за всіх недоліків реформи на залізницях Німеччини визнані успішними [140].

На залізницях Великобританії діє 26 пасажирських компаній і 6 вантажних приватних компаній-операторів [140]. Поточним утриманням і

ремонтom 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 чієї 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 зі 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 [140]:

- 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 діючих 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 взаємопов'язані між собою майже усі 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 ціла 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 р. 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 пропускнуої спроможності залізниць та плати за користування 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 усім 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 ряд 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 транспорту системи, 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, в 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 автор ставить собі за мету удосконалити існуючий механізм 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.

РОЗДІЛ 2

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 транспортного простору з метою збільшення обсягів перевезень за умови обов'язкового підвищення якості вантажних і пасажирських перевезень, оновлення рухомого складу та удосконалення інфраструктури залізниць.

У цій роботі 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 дисертаційних 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 транспорту 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 задач 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 дисертаційній роботі запропоновано кілька стратегічних альтернатив – моделей реформування приміських залізничних перевезень України. Для вибору найкращої з них запропонована методика виконання дослідження, яка передбачає таку послідовність:

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, виведення її на беззбитковий рівень;
- задоволення платоспроможного попиту на пасажирські перевезення в приміському сполученні;
- побудова системи логістики управління приміським комплексом.

Таким чином, можливо 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 (ППЗК). 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 і інноваційних програм розвитку пасажирських перевезень.

Виконуючи одну із 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 пасажирообігу та зменшення стосовно рівня минулого 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» пасажирообігу завдяки збільшенню середньої дальності поїздки цієї категорії пасажирів майже на 10 км, через що пасажирообіг 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 %), 2010 р. – 365,2 млн пас. (73,4 %).

Кількість перевезених пасажирів за 2010 рік склала 365,2 млн чол., що на 5,0 млн чол. та на 1,3 % менше 2009 року. На всіх залізницях перевезено пасажирів проти минулого року менше. Основна причина – зниження кількості перевезених «платних» пасажирів на 11,5 млн чол. (на 12,8 %), яке становить 78,7 млн пас. проти 90,2 млн пас. у 2009 році.

На усіх залізницях зменшилася кількість перевезених пасажирів «платно», від чого було недоотримано 36,6 млн грн. Довідка про пасажирообіг у приміському сполученні з розбивкою на платні й безкоштовні перевезення додається (додаток 1).

Динаміку пасажирообігу в приміському сполученні за останні 10 років наведено на рис. 2.2., а населеність вагонів у табл. 2.1. З рисунку видно, що цей показник постійно зменшувався.

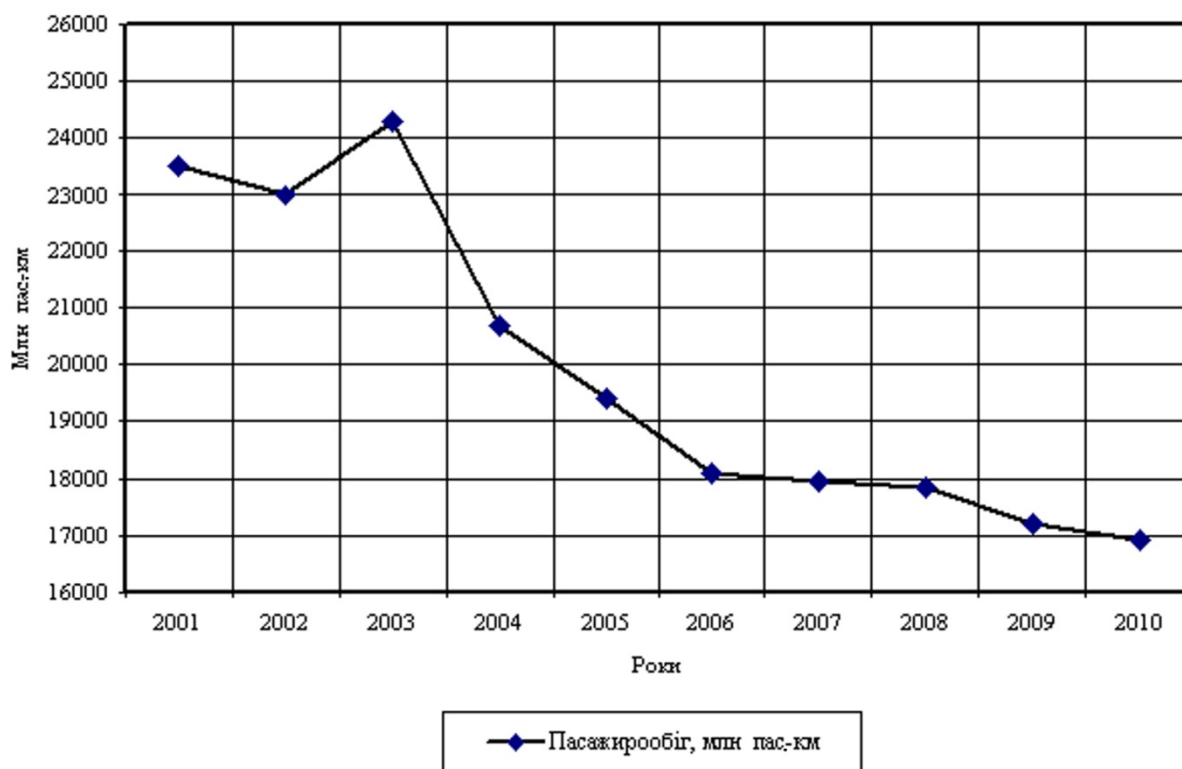


Рисунок 2.2 – Динаміка пасажирообігу залізничного транспорту України у приміському сполученні в період 2001–2010 рр.

Джерело: [137]

Від перевезення пасажирів в приміському сполученні отримано доходів у 2007 рік 241,8 млн грн, у 2008 р. – 306,6 млн грн, що більше ніж в 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 отримано доходів 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

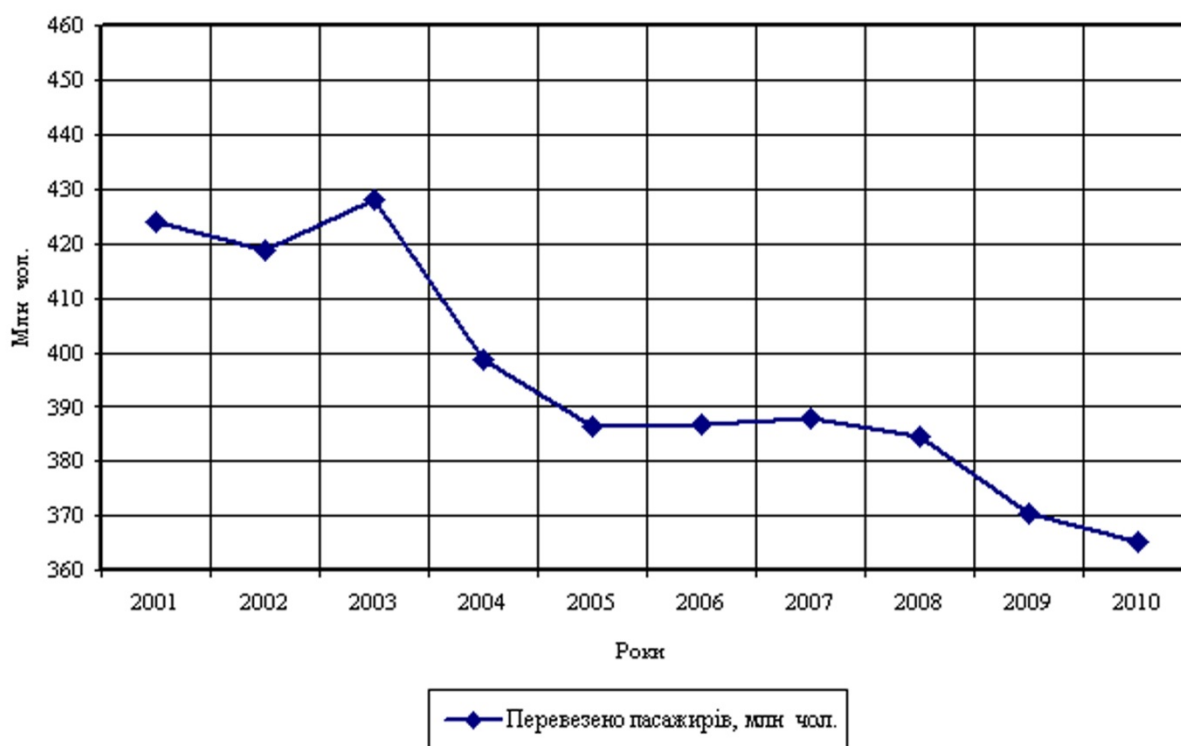


Рисунок 2.3 – Динаміка перевезень пасажирів у приміському сполученні за 2001–2010 рр. Джерело: [51]

Динаміка пасажирообігу 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 за 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 збільшення 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.		Пасажирообіг, 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 склали: 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 доходній 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.

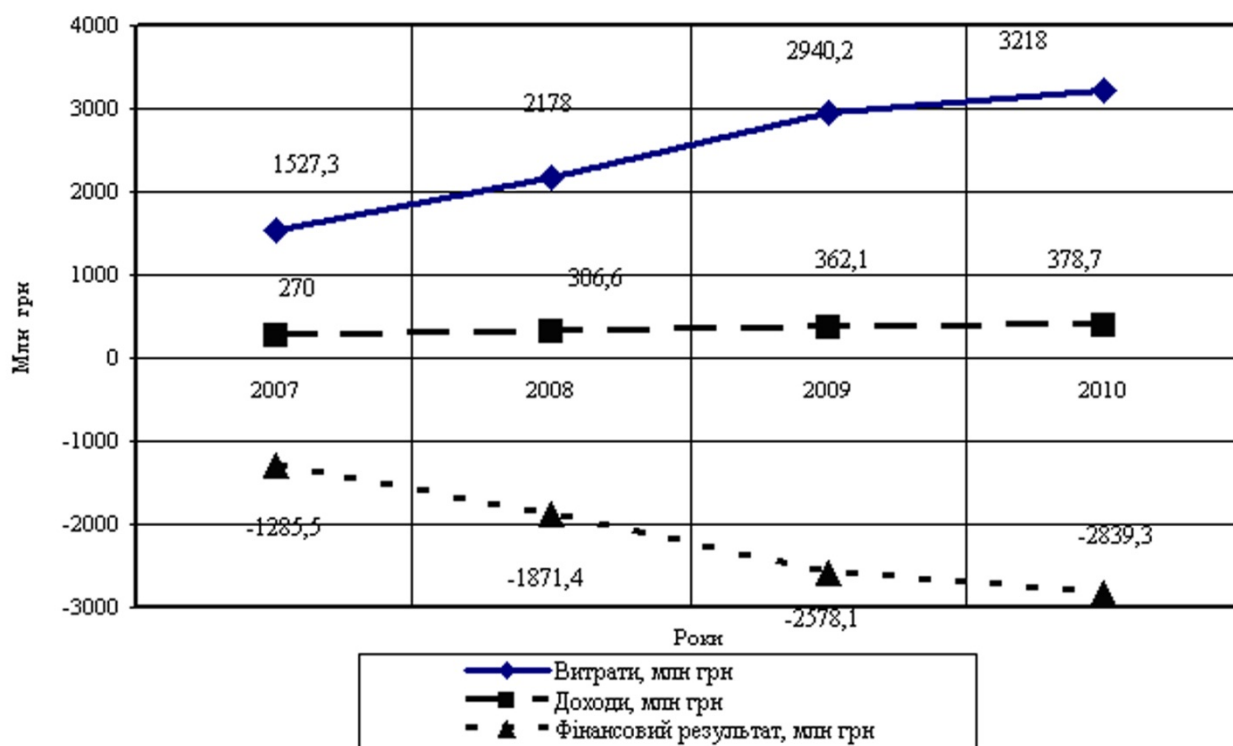


Рисунок 2.4 – Динаміка доходів, витрат та фінансового результату від перевезення пасажирів поїздами приміського сполучення за 2007–2010 рр.
Джерело: [51]

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 минулого року (9,0 %), у т.ч. виручка від реалізації квитків:

- 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
---------------------	---------------	--------------	--------------	----------------	----------------	--------------	-------------

Таблиця 2.4 – Виручка від реалізації квитків у приміському сполученні за 2009–2010 рр. Джерело [51]

Залізниця	Кількість проданих квитків всього, 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

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.

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 мають 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).

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

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 і відсутності інвестицій на його оновлення.

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.

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).

У тому числі експлуатується 52 склади поїздів підвищеного комфорту, з них: електропоїздів – 44 склади, дизель-поїздів – 6 складів та 2 рейкові автобуси.

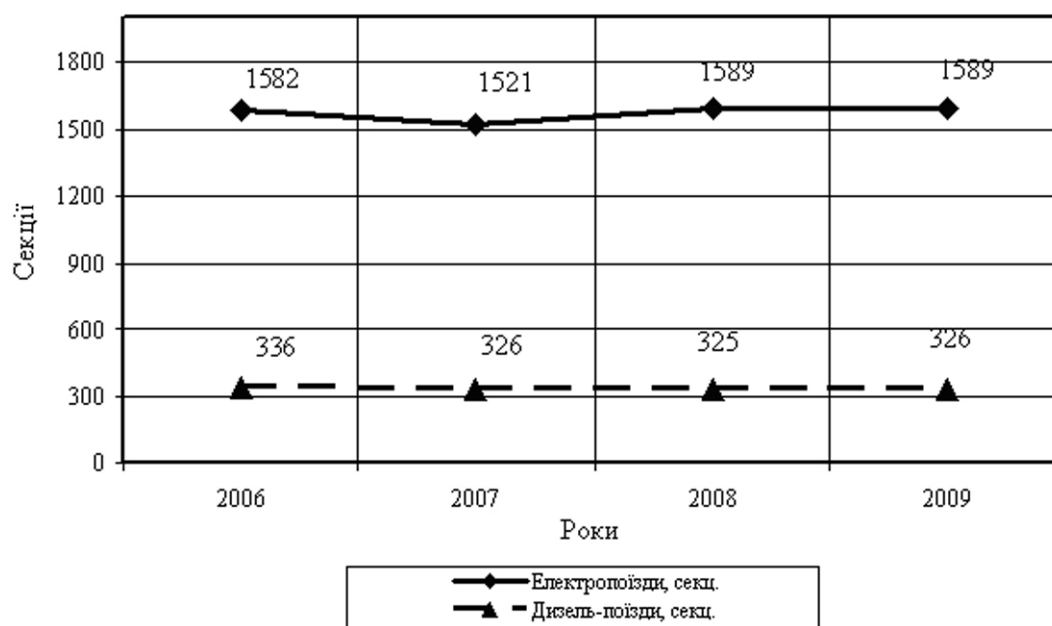


Рисунок 2.5 – Динаміка зміни інвентарного парку МВРС Укрзалізниці за період 2006–2009 рр. Джерело [16]

У цілому стан наявного моторвагонного рухомого складу, основна кількість якого розроблялась і виготовлялась у 1960–1970 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	Амортизова но на 01.01.2010	норматив ний	%, зносу на 01.01. 2010
Електропоїзди	1582	1521	1589	1589	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

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.

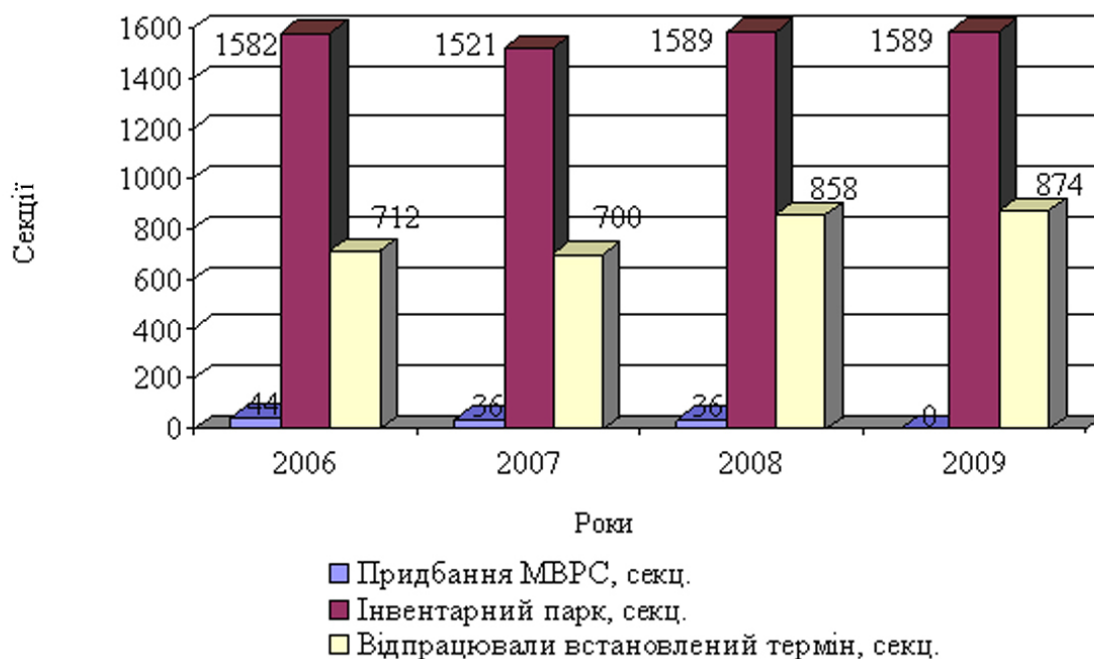


Рисунок 2.6 – Технічний стан електропоїздів залізниць України за період 2006–2009 рр. Джерело [16]

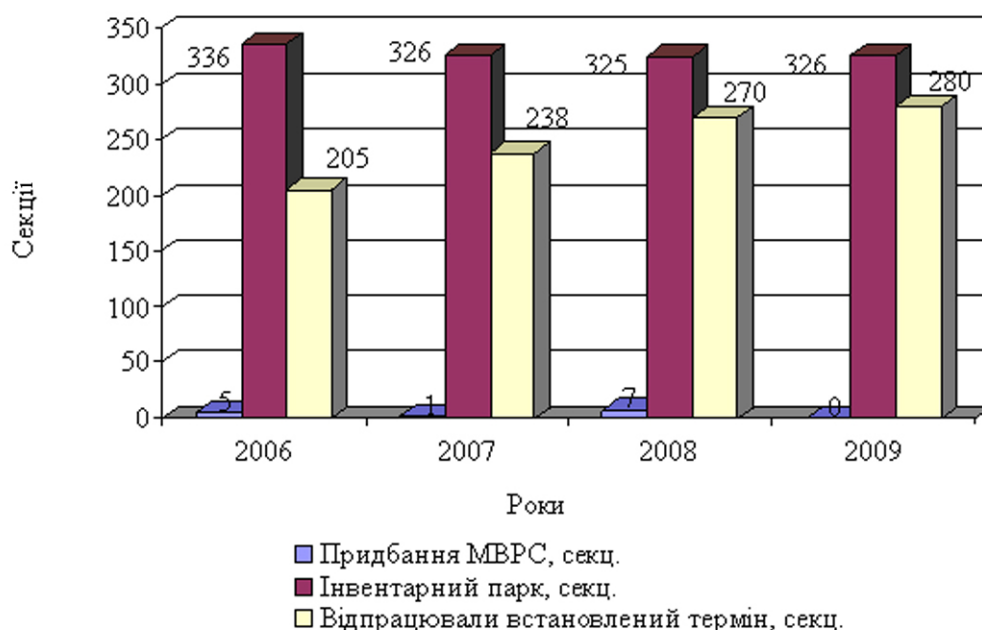


Рисунок 2.7 – Технічний стан дизель-поїздів (у т.ч. РА) залізниць України за період 2006–2009 рр. Джерело [16]

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, в 2008 році 10 електропоїздів постійного струму, 3 електропоїзди змінного струму, 2 дизель-поїзди 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 електропоїзди змінного струму, 2 дизель-поїзди 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 дво- та тривагонному виконанні;

ж
у
кр
за)
р
аї
н
и
у
у
к
пз
а
ці
з
п
и
ц
я)

– 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, який відповідає за всі питання, що пов’язані з залізничним транспортом.

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.).

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.

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

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 і 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, яка значною мірою відображає структуру

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 не врегульованістю 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 проектів 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 проектів 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 ціллю визначено одержання асоційованого членства в Європейському Союзі. Транспорт як інфраструктурна галузь повинен розвиватися випереджальними 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 ведеться 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, налагодженні більше 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 і 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.

По-перше, створення державного концерну забезпечить функціонування залізничного транспорту загального користування як єдиного виробничо-технологічного комплексу. При цьому відбудеться посилення відповідальності керівництва й апарата 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 і 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 проведення 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.

Аналізуючи Концепцію державної програми реформування залізничного транспорту України можливо відмітити, що головні напрямки реформування галузі передбачають [88]:

- розмежування господарських функцій і функцій державного управління;
- створення єдиного суб'єкта господарювання на базі Укрзалізниці, залізниць та інших, підпорядкованих їй підприємств, організацій і установ;
- розподіл у системі залізничного транспорту природно-монопольного, потенційно-конкурентного і конкурентного секторів, формування умов для демонополізації окремих сфер діяльності галузі і розвитку конкуренції, забезпечення доступності інфраструктури залізниць для користувачів різних форм власності;
- формування структур управління за видами комерційної діяльності, поступове роздержавлення у конкурентному секторі;
- послідовне припинення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- удосконалення і надання більшої гнучкості системі тарифів на перевезення вантажів та пасажирів;
- збереження залізниць як важливої організаційно-технологічної ланки на залізничному транспорті;
- збереження у складі єдиного суб'єкта господарювання об'єктів соціальної сфери (медичних, навчальних та оздоровчих закладів тощо), які сприяють забезпеченню безпеки руху й охорони праці, формуванню кадрового потенціалу і відносин соціального партнерства;
- збереження цілісності структури управління інформаційними ресурсами, незалежності та об'єктивності подачі інформації.

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.

Реформування передбачається здійснити протягом десяти років з виділенням трьох основних етапів[88]:

- перший етап (2006-2008 роки);
- другий етап (2008-2010 роки);
- третій етап (2011-2015 роки).

На початковому (першому) етапі здійснюється розмежування функцій державного управління і управління господарською діяльністю [88].

З цією метою:

- функції державного управління, що на даний час виконує Укрзалізниця, передаються Міністерству транспорту та зв'язку України, у складі якого має бути створений урядовий орган державного управління у сфері залізничного транспорту;

- на базі Укрзалізниці, залізниць та інших підприємств, організацій і установ галузі створюється Державна акціонерна компанія "Українські залізниці" (далі Компанія), яка з урахуванням специфіки залізничного транспорту являє собою єдиний виробничо-технологічний комплекс.

До статутного капіталу Компанії передається:

- майно Державної адміністрації залізничного транспорту, державних залізниць і підприємств, що входять до її складу, згідно з результатами інвентаризації майна;

- 100% акцій відкритих акціонерних товариств, повноваження з управління якими передані Укрзалізниці;

- акції, частки та паї, що належать державі у статутному капіталі господарських товариств, створених на базі майна підприємств залізничної галузі.

Повний перелік майна, що вноситься до статутного капіталу Компанії визначається комісією з корпоратизації за результатами розгляду та аналізу інвентаризації майна залізниць, підприємств, організацій і установ залізничного транспорту.

Відповідно до чинного законодавства усі 100% акцій Компанії закріплюються у державній власності.

До складу Компанії включаються заклади та окремі об'єкти соціальної сфери, які пов'язані із створення належних умов для забезпечення безпеки руху і охорони праці працівників залізничного транспорту.

Після створення Компанії залізниці та державні підприємства, які безпосередньо задіяні у процесі залізничних перевезень, реорганізуються у її філії, а інші підприємства, організації й установи, майно яких передано до її статутного капіталу, перетворюються в дочірні підприємства Компанії.

При цьому внутрішня структура залізниць, а також існуюча система централізованого формування доходів від перевезень і їх розподіл залишаються без істотних змін.

Відповідно до реформування організаційної структури реформується і фінансово-економічна система галузі.

На цьому етапі вирішуються наступні завдання:

1. Визначення складу і принципів формування її структурних підрозділів підприємства.

2. Забезпечення фінансового відокремлення пасажирських перевезень у дальньому і 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 дальньому і приміського сполучення. Визначення яке можливе організаційне виділення приміських перевезень в

самостійне підприємство (залишиться у власності Укрзалізниці, муніципальній, змішаній власності і т.п.).

На другому етапі реформи вирішуються питання подальшої ринкової трансформації галузі [88]:

- проводиться організаційне розмежування природно-монопольного, потенційно-конкурентного і конкурентних видів діяльності залізниць, шляхом виділення з них у безпосереднє підпорядкування Компанії структурних підрозділів, що здійснюють вантажні та пасажирські перевезення, ремонт вагонів, колій, об'єктів і споруд тощо;
- створення умов для поступового скорочення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- проведення попереднього фінансово-економічного та організаційно-правового аналізу з метою визначення можливості і доцільності подальшого створення дочірніх підприємств Компанії, у тому числі з перевезень пасажирів та вантажів;
- розробка базових принципів створення приміських пасажирських компаній у формі дочірніх акціонерних підприємств за участю суб'єктів України і (чи) органів місцевого самоврядування.
- створення дочірніх підприємств Компанії у сфері ремонту технічних засобів для залізничного транспорту та у видах діяльності, які не пов'язані із залізничними перевезеннями;
- створення організаційно-правових основ для розвитку конкуренції у сфері вантажних залізничних перевезень, механізму правового регулювання діяльності операторських компаній-перевізників і їх взаємодії з інфраструктурою залізниць.

На даному 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.

На третьому етапі реформи здійснюється повне розмежування управління інфраструктурою і перевезеннями, для чого передбачається [88]:

- завершення процесу створення дієвого механізму державної фінансової підтримки збиткових пасажирських перевезень;
- роздержавлення непрофільної діяльності;
- лібералізація тарифної системи у конкурентних видах діяльності з перевезень;
- розподіл функцій у пасажирському господарстві шляхом створення дочірнього підприємства з перевезень пасажирів у далекому сполученні і відповідних підприємств з перевезень пасажирів у приміському сполученні;
- завершення створення фінансово-економічної моделі, що чітко розмежовує і забезпечує прозорість фінансових потоків за видами діяльності.

Для забезпечення перевізного процесу необхідна організація ефективної взаємодії трьох основних сегментів Компанії [88]:

- інфраструктурного, включаючи управління перевезеннями;
- маркетингово-комерційного;
- пасажирських перевезень.

До сфери діяльності сегменту інфраструктури входять:

- залізниці, включаючи експлуатаційні підрозділи колійного господарства, сигналізації та зв'язку, водо-, тепло-, енергопостачання, станції (технічне оснащення, будівлі), пункти технічного огляду, відновлювального ремонту та підготовки під навантаження вагонів, вокзали, павільйони, платформи тощо;
- технологічні центри з обробки перевізних документів;
- головний і регіональні центри управління перевезеннями, інформаційно-обчислювальні та телекомунікаційні центри;
- локомотиви та експлуатаційна частина локомотивних депо.

До сфери діяльності сегменту маркетингу і комерційної роботи входять комерційні підприємства з перевезень вантажів та транспортного сервісу, вантажні вагони та контейнери. Підрозділи сегменту здійснюють прогнозування, планування (у тому числі оперативне), координацію і забезпечення перевезень, доставку та збереження вантажу, договірну роботу, розгляд претензій та розрахунки із споживачами транспортних послуг і підрозділами інфраструктури, контроль за виконанням планів і урядових завдань.

До складу пасажирського сегменту включаються об'єкти, призначені для обслуговування пасажирських перевезень, у тому числі вагонний парк, експлуатаційні підрозділи пасажирських вагонних і моторвагонних депо, технічні пасажирські станції.

У ході реформування у відповідності до структурних змін проводиться удосконалення управління фінансами, принципів цінової і тарифної політики на залізничному транспорті. Зокрема передбачається:

- удосконалення правових основ ціноутворення та державного цінового регулювання залізничного транспорту;
- забезпечення фінансової прозорості всіх видів господарської діяльності;
- поетапна лібералізації ціноутворення у конкурентних секторах та збереження державного регулювання тарифів і цін на послуги у монопольному секторі;
- розмежування повноважень з тарифного регулювання між державними та регіональними рівнями управління транспортною системою;
- встановлення двоставочного тарифу (початково-кінцеві операції та рухома операція) з виділенням частки за користування інфраструктурою;
- розробка методів комплексного регулювання тарифів для основних вантажопотоків експортних вантажів;
- поетапна уніфікація підходів до побудови систем тарифікації у напрямку удосконалення структури тарифів з метою розвитку механізмів цінової конкуренції на ринку залізничних перевезень та зниження тарифного навантаження на споживачів послуг залізничного транспорту;
- формування умов для створення ринку транспортних послуг та підвищення конкурентоспроможності операторських і транспортно-експедиторських компаній на транзитних напрямках та в рамках міжнародних

транспортних коридорів.

Для поетапної ліквідації перехресного субсидування збиткових пасажирських перевезень необхідно [88]:

- впровадити диференційовані тарифи за типами пасажирських вагонів, видами сполучень, швидкістю, відстанню перевезень тощо;
- розробити та впровадити механізм цільової грошової підтримки малозабезпечених та пільгових категорій громадян для оплати проїзду у приміському залізничному транспорті;
- забезпечити виконання вимог статті 10 Закону України "Про залізничний транспорт" стосовно будівництва і реконструкції магістральних залізничних ліній, об'єктів мобілізаційного призначення, придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого прямування за рахунок державного бюджету;
- опрацювати з місцевими органами влади кожного регіону та крупними підприємствами, перевезення працівників яких здійснюється залізничним транспортом, умови угод та договорів щодо підтримки приміських пасажирських перевезень, участі у закупівлі рухомого складу та будівництві соціального значимих для регіону об'єктів залізничного транспорту;

Основою управління фінансами в перевізній діяльності Компанії та її філій на першому та другому етапах повинно стати планово-кошторисне фінансування, а на третьому етапі воно застосовується лише для підрозділів інфраструктури.

У процесі реформування необхідно також розробити проекти відповідних нормативно-правових актів щодо тарифного регулювання пасажирських перевезень в частині лібералізації ціноутворення на послуги підвищеної комфортності.

Вирішення стратегічних задач реформи неможливе без переходу до нових моделей управління персоналом, що вимагає підвищення соціально-економічної привабливості професій у сфері залізничного транспорту, стимулювання якості праці, зміни принципів соціальної підтримки і мотивації праці, розвитку корпоративної культури.

Основними засобами підвищення мотивації праці повинні стати:

- зростання заробітної плати залізничників;
- створення механізму, що забезпечує одержання винагороди працівниками у залежності від реальних результатів їх праці;
- розробка системи зацікавленості працівників у підвищенні ефективності виробництва.

Для забезпечення соціального захисту працівників галузі під час і після реформування передбачається:

- проведення соціальної політики на принципах партнерства з галузевими профспілками;
- розробка і впровадження соціальних стандартів;
- вирішення проблем щодо умов і оплати праці в рамках тарифної угоди (колективного договору) Компанії;

- удосконалення системи медичного обслуговування з впровадженням страхових принципів фінансування.

Для забезпечення соціальної стабільності в галузі, у випадку скорочення кількості працюючих при реформуванні залізничного транспорту, повинні здійснюватися заходи, визначені чинним законодавством, галузевою угодою та колективними договорами.

У сфері управління персоналом на залізничному транспорті передбачається:

- розробка і впровадження стандартів компетентності персоналу;
- удосконалення галузевої системи підготовки і підвищення кваліфікації кадрів;
- удосконалення системи атестації керівників і фахівців галузі;

В ході реформування планується здійснити широкий комплекс заходів щодо поліпшення екологічного стану, безпеки перевезень, енергозбереження, які мають бути відображені у окремих програмах.

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

Основна відмінність нового механізму, що розроблюється, від існуючого порядку взаємин в області приміських перевезень полягає у відокремленні не тільки 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.

В 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.

Також ефективність створення пасажирської компанії буде досягатися за рахунок скорочення експлуатаційних витрат, зв'язаних з організацією роботи по призначенню або скасуванню поїздів в комерційних інтересах підприємства й в 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 і собівартість пасажирських перевезень, на які сьогодні значно впливають інші господарства залізниці, що приймають участь в 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 даний час, у приміському господарстві Укрзалізниці, внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу спостерігається збільшення зносу технічних засобів, погіршення їх структури.

Як наслідок – не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Все 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, повільні темпи модернізації існуючого моторвагонного рухомого складу;
- низький рівень міжгалузевої координації у 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;
- неприпустимо 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.

Компанією Management Consulting Group було проведено дослідження стосовно оцінки пасажирів тарифної політики у приміському сполученні, можливості підвищення тарифів з метою подолання збитковості та забезпечення розвитку приміських перевезень. Для опитування було вибрано декілька найбільш населених обласних центрів України: Київ, Дніпропетровськ, Харків, Одеса, Львів, Донецьк, Сімферополь. Загалом було опитано 350 респондентів (по 50 чол. у кожному місті) (табл. 2.8) за стратифікованою, двоступеневою з принципом квотування на етапі відбору пільгових/не пільгових категорій пасажирів вибіркою [35].

Таблиця 2.8 – Результати опитування пасажирів. Джерело: [35]

Питання з варіантами відповідей	Категорія пасажирів	
	пільговик	не пільговик

1	2	3
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?		
при 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 поїздку 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
Кабінет міністрів, органи центральної влади	11,8	15,1
обласні адміністрації, обласні ради	3,9	9,3
важко сказати	9,9	16,3
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
1-10 млн грн	40,4	35,5
10-20 млн грн	15,2	18,0
20-30 млн грн	6,2	4,7
більше 30 млн грн	4,5	4,7
важко сказати	20,8	19,2
Місцеві бюджети не в достатній мірі 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

Закінчення таблиці 2.8

1	2	3
Скільки коштує один новий приміський поїзд?		

до 1 млн грн	12,9	18,0
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

Отриману інформацію можливо загалом представити діаграмою (рис. 2.9) :



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

Все 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 й підвищення привабливості пасажирського приміського сполучення і дозволили вийти на новий якісний рівень.

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

Рисунок 2.10 – Напрямки розвитку приміських залізничних перевезень України
Джерело [153]

1. Удосконалення системи тарифоутворення на приміських перевезеннях

. Тарифна система, що існує на сьогодні у сфері залізничних перевезень, недосконала. Є дві групи причин, які зумовлюють її неефективність. Перша пов'язана з недосконалістю формування тарифів. Друга з порядком витрачання надходжень від перевезень. Тобто, тарифна система буде ефективною, якщо правильно сформувавши тарифи і ефективно витратити кошти, які платять споживачі послуг залізниць. В іншому випадку, саме по собі підвищення тарифів не принесе бажаних результатів.

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 збитковості приміських залізничних перевезень.

Оптимального державного регулювання тарифів не можна досягти без вирішення добре відомої проблеми пільг. Звичайно, держава не може повністю відмовитися від надання пільг. Але пільги мають бути економічно і соціально обґрунтованими, з визначенням джерел відшкодування і закладенням у відповідні бюджети коштів на компенсацію збитків Укрзалізниці від їх надання. Якщо ж бюджет не може собі цього дозволити, пільги повинні бути скасовані.

Вирішенням цієї проблеми може бути створення умови для конкуренції у сфері приміських пасажирських перевезень, відкриття ринку для входження на нього приватних компаній. Конкуруючі ППЗК повинні боротися за бюджетні дотації за принципом мінімізації їх величини.

2. Забезпечення оформлення проїзних документів і контроль їх наявності у пасажирів всіх приміських поїздів протягом всього шляху їх слідування.

У своїй роботі, російський науковець В. А. Цветков [149], відмічає, що для боротьби з безбілетниками упроваджується Автоматизована система оплати, контролю й обліку проїзду в приміському сполученні (АСОКОПС) із застосуванням автоматичних турнікетних ліній. АСОКУПС 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 стулок), залучати співробітників приватних охоронних підприємств для виключення безбілетного проникнення й проходу декількох пасажирів по одному квитку, організувати замкнутий контрольно-ревізійний цикл, коли турнікети встановлені і на вході, і на виході зупинних пунктів.

Впровадження АСОКУПС матиме і негативний вплив на привабливість приміського сполучення: ускладнює прохід і вихід із зупинних пунктів, турнікетні павільйони можуть бути розташовані в незручних місцях, зростають 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.

Далі відмічається [149], що 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 [149]. Перший ступінь – застосування системи АСОКУПС 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 всіх попередніх рівнів з боку управлінців компанії, які не тільки відстежують показники діяльності працівників, але й

особисто виходять на лінію за прихованим графіком.

3. Підвищення привабливості приміських перевезень, залучення нових пасажирів. Привабливість залізничного транспорту як засобу пасажирських комунікацій повинна підвищуватися внаслідок [149]:

- 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, негайне 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.

4. Раціоналізація використання рухомого складу. 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 пасажирів в приміському сполученні. За прогнозами [137] до 2015 року повинна збільшитися до 42,8 км.

Ефективність використання рухомого складу підвищиться унаслідок введення крізного руху поїздів, використання транзитних ліній, призначених для пасажирських поїздів у далекому 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 і 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 занять 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 і 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 у двовагонному виконанні призначений для перевезень пасажирів на неелектрифікованих та малодіяльних ділянках з максимальною експлуатаційною швидкістю до 120 км/год із шириною колії 1 520 мм (табл. 2.9).

Таблиця 2.9 – Основні технічні характеристики рейкового автобусу PESA 630M

Виготовлювач	ПЕСА Бидгощ
Кількість вагонів	2(M+M)
Кількість місць для сидіння у тому числі головний вагон	175+3 (відкидні сидіння) 178
Максимальна населеність	308
Маса тари вагону, т	58
Максимальна швидкість, км/год	120
Силовий модуль	MAN з гідروпередачею EВpо3
Потужність, кВт	2x382
Запас ходу по паливу, км, не менше	1000

Рейкові автобуси PESA можуть бути як у 3-, так і в 6-ти вагонному 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 (табл. 2.10).

Таблиця 2.10 – Основні технічні характеристики електропоїзда ЕПЛ9Т

Максимальна експлуатаційна швидкість, км/год	120

Максимальна конструктивна (розрахункова) швидкість, км/год	130
Напруга живлення, рід струму	25 000 В змінного струму 50 Гц
Довжина ділянки обороту, км	до 700
Ширина колії, мм	1 520
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 у 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 неелектрофікованих та електрофікованих ділянках залізниць України (табл. 2.11).

Таблиця 2.11 – Основні технічні характеристики дизель-поїзда ДЕЛ-02

Максимальна експлуатаційна швидкість, км/год	130
Максимальна конструктивна швидкість, км/год	140
Силовий модуль	МТУ12У183Т013
Потужність, кВт	
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 пасажира 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. 2.12).

Таблиця 2.12 – Очікуваний економічний ефект від впровадження дизель-поїзда ДЕЛ-02

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

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

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 приміських пасажирських перевезень за принципом «від дверей до дверей». У сучасних умовах пасажир пред'являє високі вимоги до транспортних послуг і постає питання підвищення мобільності населення в щільнонаселених містах. Проте неузгодженість роботи різних видів транспорту і незбалансованість пропонованих в них місць призводить до очікувань пасажирів транспорту в пунктах пересадок і як наслідок до моральної, психологічної і фізичної втоми, захворювань і зниження рухливості населення, що уповільнює соціальний, економічний розвиток приміських перевезень.

Для підвищення якості організації перевезень потрібне повне задоволення попиту на перевезення не лише населення міста і приміської зони, але і транзитних пасажирів, що здійснюють поїздки повітряним і залізничним транспортом в потягах далекого дотримання і міжобласного сполучення.

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 і екологічними характеристиками – випереджати їх [149].

7. Вдосконалення комунікаційного процесу у приміському сполученні. Інформаційні технології дозволяють розв'язати дві проблеми: позбавити людей від непередбачених змін у розкладі і 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 [149].

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. 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 необхідне 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 навколозалізничного бізнесу.

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 випадних 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.

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.

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 [149].

9. Розвиток високошвидкісних перевезень. В усіх розвитих 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 на годину. Для цього закуплені перші поїзди закордонного виробництва. Але Крюковський вагонобудівний завод може поставити для пасажирських перевезень свій рухомий склад, максимальна швидкість якого 200 км на годину. Таку швидкість може реалізувати локомотив ДС-3.

Для реалізації такої швидкості руху 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, дана економічна оцінка цих програм (табл.2.13).

Таблиця 2.13 – Прогнозні показники пасажиропотоку на ділянках з високошвидкісним рухом. Джерело: [157]

Ділянки високошвидкісних залізниць	Довжина мережі залізниці, км		Пасажирооборот, 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

Виходячи з задач 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 даному випадку статистичні дані є тільки по виконаних перевезеннях на існуючих лініях. Відсутні поки і дані про можливий перерозподіл пасажиропотоків між високошвидкісним залізничним транспортом, авіаційним і автомобільним.

Ґрунтуючись на розрахунках попиту по кожному маршруту, попит по кожній ділянці високошвидкісної лінії можна розрахувати на основі аналізу

тривалості поїздки по обороті кожного маршруту. Напрямок високошвидкісного руху і частота руху для кожного маршруту визначалися обсягами перевезень на кожній ділянці, а також комерційними вимогами до повідомлення між містами [157].

Попит на маршруті теоретично можна розрахувати по формулі (2.1):

(2.1)

- де
- обсяг перевезень між двома кінцевими містами А і Б;
 - населення двох кінцевих міст А і Б відповідно;
 - довжина маршруту;
 - тривалість поїздки високошвидкісним поїздом по маршруті між містами А і Б;
- k, f – відповідно коефіцієнт моделі і частота поїздок.

Як показали розрахунки (табл. 2.14), високошвидкісні залізниці дозволять у 4-5 разів скоротити тривалість поїздок.

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

Таблиця 2.14 – 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: В дужках вказані дані для високошвидкісних залізниць, без дужок – існуючі дільниці.

Сума інвестицій у високошвидкісні лінії включає вартісні витрати на наступні заходи: відчуження земель, земляні і будівельні роботи, будівництво 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 і Львові нових станцій, що будуть головними по відправленню і прибуттю поїздів. Інші станції будуть модернізовані.

Обсяги інвестування в депо та господарство розраховувалися на підставі експлуатаційних характеристик трьох депо, що будуть розташовані в Києві, Дніпропетровську і Миколаєві, і одного підприємства для проведення капітальних ремонтів. Загальні обсяги складуть 603 млн. євро. Вартість рухомого складу приблизно буде дорівнює 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 електровозобудівними 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. 2.15

Таблиця 2.15 – Розміри інвестицій у високошвидкісний рух. Джерело: [157]

Інвестований об'єкт	Розмір витрат, млн. євро	%
Високошвидкісні лінії	15175	62,4
Станції	1890	7,8
У тому числі:		
нові	780	3,2
модернізовані	1110	4,6
Депо й ремонтні підприємства	603	2,5
Рухомий склад	6666	27,4
Всього	24334	100,0

Оцінка прибутку від надання послуг високошвидкісної залізниці заснована на наступних припущеннях: середня вартість проїзду пасажиром 1 км становить 0,35 грн., інший прибуток, що не відноситься до оплати пасажирами проїзду, приблизно становить 5 % загального прибутку від пасажирських

перевезень. Слід зазначити, що дана середня вартість буде оплачуватися пасажирями в майбутньому (через 15-20 років), а до того моменту внутрішній валовий продукт (ВВП) на душу населення зросте в 5 і більше раз. Вартість поїзду в євро складе 0,0673 євро/км. Якщо зрівняти дану вартість з вартістю поїздки в інших країнах, то одержимо наступні результати: пропонується середня вартість поїздки по українській високошвидкісній мережі становить 67 % від рівня Франції і 56 % від рівня Великобританії.

Показник прибутку першого року, що визначається як дисконтна ставка і врівноважує суми інвестицій і дисконтний прибуток за даний рік, становить 9, 8%. Внутрішній відсоток прибутку (IRR), обумовлений як дисконтна ставка, де чиста наведена вартість дорівнює 0, становить 7,7 %. При дисконтній ставці 6 % період повернення інвестицій становить близько 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 дисертаційній роботі 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 удосконалювання 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 продовжує залишатися 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 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 самостійно. 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 даного 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 проведених 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 транспортної 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 фондами, 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 підтримки тарифів на соціально прийнятному рівні.

6. У ході структурної реформи залізничного транспорту України за 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 повинно здійснюватися за кілька етапів, 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.

РОЗДІЛ 3

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ПАСАЖИРСЬКИМИ ПРИМІСЬКИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ

3.1 Принципи удосконалення управління приміськими пасажирськими перевезеннями

Як було показано в розділах 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 Гречко А. В. [34, с. 77] дається 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.»

Рисунок 3.1 – Фінансово-правові відносини приміської пасажирської залізничної компанії. Джерело: [139] з доробкою автора

Наведене вище 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.

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

Основна відмінність нового механізму, що розроблюється, від існуючого порядку взаємин в області приміських перевезень полягає у відокремленні не тільки 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.

В 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.

Також ефективність створення пасажирської компанії буде досягатися за рахунок скорочення експлуатаційних витрат, зв'язаних з організацією роботи по призначенню або скасуванню поїздів в комерційних інтересах підприємства й в 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 і собівартість пасажирських перевезень, на які сьогодні значно впливають інші господарства залізниці, що приймають участь в 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.

Процес реформування приміського залізничного господарства потрібно поводити відповідно певних правил, або за принципами, а саме:

1. Принцип визнання та закріплення у законодавчих актах значення пасажирських перевезень як таких, що мають загальнодержавне значення.

2. Принцип розмежування виробничих та регулятивно-контрольних функцій приміського пасажирського залізничного транспорту.

При цьому слід врахувати, що інфраструктура закріплюється за залізницями, за винятком приміських пасажирських вокзалів, моторвагонних депо і пасажирського рухомого складу.

3. Принцип доступності інфраструктури усім учасникам процесу перевезень. На договірних умовах користуватися інфраструктурою повинні мати право усі компанії-оператори, що здійснюють приміські пасажирські перевезення. Це може здійснюватися за окрему плату, але не повинно носити дискримінаційний характер.

4. Принцип субсолідарності. Він означає, що виконуючи соціально значущі, але збиткові приміські пасажирські перевезення компанія-оператор повинна отримувати фінансових компенсації і субсидії від замовників пасажирської послуги – державних органів влади, виробничих підприємств й ін.

5. Принцип постійного / стійкого розвитку діяльності приміських пасажирських залізничних компаній. Відповідно до цього передбачається проведення заходів з фінансового оздоровлення пасажирської галузі, виключення непрофільних активів та невиробничих функцій, реструктурування

довгострокової заборгованості і тому подібне. Основна мета – рентабельна діяльність приміської пасажирської залізничної компанії (далі – ППЗК).

6. Принцип прозорості і послідовного здійснення модернізації господарства. Виходячи з організаційно-технологічної складності існуючої системи залізничного транспорту, реформування приміського господарства необхідно здійснювати послідовно, поетапно, із залученням зацікавлених сторін до складання бюджету; дотримуючись прозорого проведення тендерів і процедур; з побудовою механізмів зворотного зв'язку відносно публічного управління.

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

- структурні зміни у пасажирському залізничному комплексі. Утворення на базі існуючих дирекцій підприємств, що будуть здійснювати приміські пасажирські перевезення. Формування роздільного балансу і структури витрат по пасажирським перевезенням на залізниці, у тому числі дальніх і приміських перевезень.

- визначення економічно-правового механізму взаємин залізниці і ППЗК. Залізниця виступає, як власник усієї інфраструктури, необхідної, як для вантажних, так і пасажирських перевезень.

- законодавче закріплення управління і регулювання приміськими пасажирськими перевезеннями на державному і регіональному рівні.

Найскладніший етап – структурне відособлення підприємств пасажирського комплексу.

На цьому етапі необхідно вирішити наступні завдання [139]:

1. Визначити який буде склад компанії, за яким принципом формуватимуться структурні підрозділи (як пасажирські дирекції, як великі самостійні підприємства і т.п.).
2. Забезпечити фінансово-економічне відособлення пасажирських перевезень в дальньому і приміському сполученні.
3. Організаційне відособлення далекого і приміського сполучення.

Необхідно визначити: адміністративні центри і прилеглі до них території, де можливе організаційне виділення приміських перевезень в самостійне підприємство (у власності Укрзалізниці, муніципальній, змішаній власності і т. п.);

4. Адміністративно-територіальне відособлення регіональних пасажирських дирекцій і інших підрозділів, на обмеженому полігоні залізниці (на базі однієї-двох дирекцій залізниць). Юридичне оформлення статутних документів пасажирського приміського господарства.
5. Визначення витрат по приміських пасажирських перевезеннях.

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

Як наслідок — при необхідності компенсації збитковості приміських перевезень з боку регіональних суб'єктів незмінно виникає питання про точність і правильність розрахунків прибутків/збитків. Межі регіону не завжди співпадають з межами дирекції залізниці. У ряді випадків на території області знаходяться 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 стосунків з бюджетами усіх рівнів (державним, обласним, міським і т.п.), 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 часу має бути розроблений механізм взаємин ППЗК з іншими підприємствами залізниці в умовах бюджетних компенсацій і збереження перехресного фінансування, взаємовідношення залізниць і ППЗК стосовно оплати послуг, пов'язаних з перевезеннями. Потрібна досконала методика визначення плати та послуги залізниць з надання інфраструктури для здійснення перевезень.

На другому етапі реформування структури управління приміського пасажирського господарства необхідно здійснити юридичне оформлення ППЗК. На підставі виконаних робіт на першому етапі з відособлення пасажирського господарства на обмежених полігонах залізниці 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 пасажирській приміській 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 і специфіку залізниць, різну долю пасажирських перевезень, можуть в часі досягати 3-х і більше років. Цей процес не можливо штучно прискорювати. Він вимагає значної підготовчої роботи, підбору кадрів, формування нової системи взаємин – фінансових, економічних, правових і т.д.

Також на другому етапі повинна пройти практична апробація фінансово-економічної моделі взаємин ППЗК і залізниць.

У цей період часу 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 МІУ і КМУ, на залізницях відокремлюється вантажна і 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 бути завершений повний розділ майна, розроблений механізм розрахунків за використання інфраструктури залізниці (надання ниток графіку) – розмір, періодичність, терміни і тому подібне. 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 в часі може співпадати з четвертим. Оскільки відношення 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 в приміському сполученні в межах території (крупного 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, і створення на мережі залізниць пасажирського підприємства з рухом фінансових коштів по галузевій вертикалі. Це дає можливість застосовувати єдину технічну і технологічну політику в керівництві приміським пасажирським господарством, розвивати його матеріально-технічну базу на користь всієї залізниці. Завдяки цьому буде досягнуте централізоване оперативне управління, єдність технології в організації пасажирських перевезень.

Таблиця 3.1 – Концепція структурної перебудови приміського пасажирського комплексу. Джерело: [139]

Основні напрями діяльності приміського пасажирського	Цільова функція зміни структури	Основні результати, що досягаються в разі зміни структури управління
--	---------------------------------	--

комплексу		
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 і іншими організаціями
Комерційна діяльність з надання послуг пасажирам	Створення непрофільних підприємств підпорядкування УЗ	Єдина політика в роботі з управління персоналом, підготовці кадрів пасажирського господарства (фахівці, працівники масових професій та ін.)

Зважаючи на вище сказане можливо відзначити, що метою створення приміської пасажирської залізничної компанії (далі ППЗК) є:

- підвищення доходності приміських перевезень та підвищення якості надання перевізних послуг;
- удосконалення системи формування доходів від приміських пасажирських перевезень;
- відокремлення приміського сполучення в самостійний вид діяльності;
- організація ефективної системи компенсації збитків від приміських перевезень державними органами влади;
- підвищення ефективності діяльності приміського сполучення за рахунок централізації технологічних та виробничих функцій управління;
- зниження збитковості приміських пасажирських перевезень за рахунок надання якісних додаткових послуг на шляху слідування пасажира;
- участь компаній з приміських перевезень в інвестиційних програмах з метою отримання прибутку;
- оновлення МВРС і інших основних фондів за рахунок створення інвестиційного привабливості для сторонніх організацій.

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 у приміському сполученні – це зовсім різні поняття. Це пояснення необхідне, оскільки в дисертаційній роботі 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).

Рисунок 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.

Рисунок 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 опікорованість 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.

Рисунок 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

Приміські пасажирські залізничні компанії – юридичні особи	Приміські пасажирські залізничні компанії – юридичні особи	Приміські пасажирські залізничні компанії – юридичні особи	Приміські пасажирські залізничні компанії – юридичні особи
---	---	---	---

валу, техніки майна (приміська 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 у 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.

Рисунок 3.5 – Побудова приміських пасажирських залізничних компаній за моделлю Державний холдинг. Джерело: розробка автора

Державний холдинг «Приміські пасажирські залізничні перевезення» – юридична особа

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.

Рисунок 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 діяльності ППЗК.

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 звітом форми 4. Також необхідно проаналізувати показники пасажиро-кілометрів роботи і 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 і 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 обхвату пасажирських поїздів ревізорськими перевітками.

4. Безпека й охорона праці. Аналізується динаміка кількості браків; кількості нещасних випадків з пасажирями 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 виробничо-фінансових показників приміської пасажирської компанії, перерахованих вище, 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 пасажиря, дохідна ставка на 10 пас.-км, втрата доходів від наданих пільг на проїзд, собівартість, рентабельність) [101];
- 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 і 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 ризику.

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:

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

Пріоритетність формування ППЗК визначається [26]:

- готовністю транспортного підприємства до реформування структури управління і створення дочірніх підприємств;
- утворенням ефективного механізму взаємодії Укрзалізниці із дочірніми ППЗК;
- необхідністю інвестицій з боку Укрзалізниці для формування й розвитку ППЗК та їх величиною і ін.

Утворення приміських пасажирських компаній призведе до появи додаткових ризиків, пов'язаних з технологічною, економічною та фінансовою діяльністю, а також впливом зовнішнього середовища.

Для зниження загального впливу ризиків на ефективність діяльності ППЗК доцільно реалізувати різноманітні способи їх мінімізації (страхування, розділ ризиків з місцевими партнерами, інвестування в прибуткові проекти, що не пов'язані з перевізною діяльністю та інші).

Мінімізація ризиків потребує визначення пріоритетності основних видів діяльності приміських пасажирських залізничних компаній з метою виділення таких видів, що призведуть до отримання доходів і зменшення збитковості загалом.

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.

У табл. 3.2 наведені найбільш вірогідні потенційні ризики для приміської пасажирської компанії.

Таблиця 3.2 – 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	Резервування рухомого складу, планування придбання нового рухомого складу
	Складнощі організації руху в денний період у зв'язку з наданням технологічних «вікон» для ремонту й обслуговування пристроїв і споруд	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 критерійних 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
----------------------	---	---

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 і 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.

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,

неповського ремонту ТРС;

Рисунок 3.8 – Аналогова модель фінансових потоків приміської пасажирської компанії

Джерело: Розробка автора

- плата за послуги Укрзалізниці;
- плата за послуги інших підприємств;
- плата за оренду тягового рухомого складу;
- плата за капітальний ремонт ТРС та основних фондів.

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 країни мусить працювати одночасно не менш чотирьох приміських пасажирських компаній.

Рисунок 3.9 – Формування доходів приміської пасажирської компанії в умовах сучасного ринку

Джерело: Розробка автора

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.

Рисунок 3.10 – Структура витрат

Склад витрат
пасажи́рської компанії

Плата за оренду
ТРС

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.

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.

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

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 вирішення 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).

(3.1)

де π – чистий дисконтний дохід, грн;

π_0 – річний дохід, що можуть отримати новоутворені приміські пасажирські компанії від усіх видів діяльності за різними варіантами реформування, грн;

π_1 – річні сумарні витрати Укрзалізниці й нових структур від усіх видів діяльності за різними варіантами реформування без амортизаційних відрахувань, грн;

π_2 – величина податку на прибуток, %;

π_3 – амортизаційні відрахування;

π_4 – річні інвестиції в реформування залізничного транспорту за різними варіантами, грн;

π_5 – організаційні витрати на реформування;

π_6 – витрати на компенсацію, що пов'язані зі звільненням частини працівників;

– номер розрахункового року: $t = 0, 1, 2, 3, \dots$ (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 у 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 $r = r_n - \pi$ (r_n – номінальна норма доходу, %; π – 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:

(3.2)

- де:
- D_{tm} – доходи від міських пасажирських перевезень, тис. грн;
 - D_{tr} – доходи від приміських пасажирських перевезень, тис. грн.;
 - D_{trr} – доходи від регіональних пасажирських перевезень, тис. грн;
 - D_{tk} – доходи компанії від підсобно-допоміжної діяльності, тис. грн;
 - D_{ti} – доходи компанії від іншої діяльності, тис. грн;
 - C_{tm} – плата за послуги Укрзалізниці, яка включає плату, тис. грн:
 - за користування інфраструктурою,
 - управління рухом поїздів,
 - капітальний ремонт тягового рухомого складу, тис. грн;
 - 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;
- плата за послуги інших підприємств, тис. грн;
- плата за оренду тягового рухомого складу, тис. грн;
- плата за капітальний ремонт тягового рухомого складу, тис. грн;
- субсидії (субвенції) Уряду України для компенсації збитків приміських пасажирських перевезень, тис. грн;
- компенсація збитків приміської пасажирської компанії місцевими органами влади та власниками компанії.

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 отримання 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 3.10):

- 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 даний 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 нею пасажирських поїздів.

Рисунок 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 далекому 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 з араз відсутня науково обґрунтована методика визначення ефективності окремого пасажирського поїзда. Є лише методичний підхід до визначення збитковості приміських пасажирських перевезень залізниці в цілому.

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

(3.3)

де – рентабельність (збиток) окремого приміського поїзда на i -му напрямку руху, відсотки;

– дохід групи пасажирських поїздів від перевезення пасажирів на i -му напрямку руху протягом звітного року, грн;

– витрати групи пасажирських поїздів під час перевезення пасажирів на i -му напрямку руху протягом звітного року, грн;

– 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 даній дисертаційній роботі 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 врахуванням 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 даній 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 його 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.

Рисунок 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 даної 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 зупиночних пунктів 2002 (код рядка 7759, 8004);
- амортизація пристроїв автоматизованих систем оплати, контролю та обліку проїзду в поїздах і контролю доступу на перони вокзалів і зупиночних пунктів 2005 (код рядка 7760, 8007).

Принципи формування витрат власне РПЧ

Пасажирські перевезення у приміському сполученні у пасажирських вагонах. До даної 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 даної 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 даної 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 даної 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).

Господа́рство примі́ських переве́зень

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).

Непрофі́льний актив

– капітальний ремонт основних засобів, пов'язаних з пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні, 4004.

Господа́рство пере́везень

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.

Непрофі́льний актив

– капітальний ремонт основних засобів господарства перевезень 4042.

Локомотивне господа́рство

Непрофі́льний актив

– капітальний ремонт машин, механізмів, обладнання 4153.

Вагонне господа́рство

Ключовий актив

– технічне обслуговування за програмою ТО-1 пасажирських вагонів на шляху прямування 4007 (код рядка 9293).

Колійне господарство. До даної 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 даної 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 даної групи входять такі витрати за статтями:

Ключовий актив

4301, 4302, 4303, 4304, 4400–4409, 4412, 4413, 4415.

Непрофільний актив

4414.

Господарство електропостачання. До даної групи входять такі витрати за статтями:

Ключовий актив

4500–4505, 4507.

Непрофільний актив

4506.

Господарство МТЗ. До даної групи входять такі витрати за статтями:

Ключовий актив

4050, 4051, 4052, 4054.

Непрофільний актив

4053.

Дирекції залізничних перевезень. До даної групи входять такі витрати за статтями:

Ключовий актив

4600, 4606.

Непрофільний актив

4607.

Управління залізниць та структурні підрозділи, що їм підпорядковані. До даної 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 дані поїзди протягом року, та обернено пропорційно кількості квитків, проданих у цілому на залізниці протягом року (табл. 3.3).

(3.4)

де – прямі витрати на продаж квитків на приміські поїзди і-го напрямку протягом звітного року, грн;

– прямі витрати на продаж квитків на всі приміські поїзди залізниці протягом звітного року, грн;

– кількість проданих квитків на приміські поїзди і-го напрямку протягом звітного року, од.;

– кількість проданих квитків на всі приміські поїзди залізниці протягом звітного року, од.;

– коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Коефіцієнт визначається за формулою

(3.5)

де – 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 .

Таблиця 3.3 – Структура витрат вокзальної складової

Джерело: [17] з доробкою автора

Найменування витрат	Величина загальних витрат, тис. грн			Питома вага, %
	Ключовий актив	Непрофільний актив	Разом	
Витрати вокзальної складової	6 698,00	0,00	6 698,00	
Разом	6 698,00	0,00	6 698,00	

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.

(3.12)

де — прями річні витрати за статтею 2003 на курсування пасажирських вагонів у складі приміських поїздів на і-му напрямку руху, грн;

— загальні прями річні витрати за статтею 2003 на курсування пасажирських вагонів у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;

— середньорічна кількість вагонів у приміських поїздах і-го напрямку, витрати на який розраховуються, ваг.;

— загальна кількість пасажирських вагонів у всіх приміських поїздах, що курсують на Придніпровській залізниці од.;

— 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 (3.13) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 2004, 2020, 2021, 2022, 6008, середньорічному пробігу пасажирських вагонів у поїздах, що курсують на даному напрямку протягом року, та обережно пропорційно пробігу пасажирських вагонів у поїздах, що курсують в цілому на залізниці протягом року.

(3.6)

де — прями річні витрати за статтями 2004, 2020, 2021, 2022, 6008 на курсування пасажирських вагонів у складі приміських поїздів на і-му напрямку руху, грн;

– загальні прямі річні витрати за статтями 2004, 2020, 2021, 2022, 6008 на курсування пасажирських вагонів у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;

– середньорічна кількість вагонів у приміських поїздах i -го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

– річний пробіг пасажирських вагонів приміських поїздів на i -му напрямку руху, км;

– загальний річний пробіг усіх пасажирських вагонів, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;

– 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 (3.7), (3.8).

(3.7)

(3.8)

де $\sum_{i=1}^n$, $\sum_{i=1}^n$, $\sum_{i=1}^n$ – 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;

$\sum_{i=1}^n$, $\sum_{i=1}^n$, $\sum_{i=1}^n$ – 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 (3.9) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 5102, 5104, середньорічному пробігу електросекцій, що курсують на даному напрямку протягом

року, та обернено пропорційно загальному пробігу електросекцій, що курсують в цілому на залізниці протягом року.

(3.9)

де — прямі річні витрати за статтями 5102, 5104 на роботу та обслуговування електросекцій у складі приміських поїздів на і-му напрямку руху, грн;

— загальні прямі річні витрати за статтями 5102, 5104 на роботу та обслуговування електросекцій у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;

— середньорічна кількість електросекцій у приміських поїздах і-го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

— річний пробіг електросекцій приміських поїздів на і-му напрямку руху, км;

— загальний річний пробіг усіх електросекцій, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;

— 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 (3.10) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтею 5106, середньорічній кількості електросекцій у поїздах, що курсують на даному напрямку протягом року, та обернено пропорційно кількості електросекцій у поїздах, що курсують в цілому на залізниці протягом року:

(3.10)

де — прямі річні витрати за статтею 5106 на прибирання електросекцій у складі приміських поїздів на і-му напрямку руху, грн;

— загальні прямі річні витрати за статтею 5106 на прибирання електросекцій у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;

— середньорічна кількість електросекцій у приміських поїздах і-го напрямку, витрати на який розраховуються, ваг.;

— загальна середньорічна кількість електросекцій у всіх приміських поїздах, що курсують на Придніпровській залізниці, од.;

– 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 і-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 (3.11) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 5109, 5110, 5111, 5112, 5113, 6306, середньорічному пробігу електросекцій, що курсують на даному напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу електросекцій, що курсують в цілому на залізниці протягом року.

(3.11)

де – прямі річні витрати за статтями 5109, 5110, 5111, 5112, 5113, 6306 на технічне обслуговування електросекцій у складі приміських поїздів на і-му напрямку руху, грн;

– загальні прямі річні витрати за статтями 5109, 5110, 5111, 5112, 5113, 6306 технічне обслуговування електросекцій у складі приміських поїздів на всій Придніпровській залізниці, грн;

– середньорічна кількість електросекцій у приміських поїздах і-го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

– річний пробіг електросекцій приміських поїздів на і-му напрямку руху, км;

– загальний річний пробіг усіх електросекцій, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;

– коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Непрофільний актив

Д. Витрати на поточний ремонт електросекцій, що курсують в приміському сполученні на конкретному напрямку, визначаються за формулою (3.12) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 6307, 6308, 6309, середньорічному пробігу електросекцій, що курсують на даному напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу електросекцій, що курсують в цілому на залізниці протягом року:

(3.12)

де – прямі річні витрати за статтями 6307, 6308, 6309 на поточні ремонти електросекцій у складі приміських поїздів на і-му напрямку руху, грн;

– загальні прямі річні витрати за статтями 6307, 6308, 6309 на поточні ремонти електросекцій у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;

– середньорічна кількість електросекцій у приміських поїздах і-го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

– річний пробіг електросекцій приміських поїздів на і-му напрямку руху, км;

– загальний річний пробіг усіх електросекцій, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;

– коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиборничих, 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 (3.13) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 6310, 6311, середньорічному пробігу електросекцій, що курсують на даному напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу електросекцій, що курсують у цілому на залізниці протягом року:

(3.13)

де – прямі річні витрати за статтями 6310, 6311 на капітальні ремонти та сервісне обслуговування вузлів електросекцій у складі приміських поїздів на і-му напрямку руху, грн;

– 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;

– середньорічна кількість електросекцій у приміських поїздах і-го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

– річний пробіг електросекцій приміських поїздів на і-му напрямку руху, км;

– загальний річний пробіг усіх електросекцій, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;

– коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиборничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Пасажи́рські перевезення у приміському сполученні у дизель-поїздах

Оскільки дизель-поїзди на Придніпровській залізниці не використовуються, аналіз розподілу цих витрат у даній роботі не виконуються.

У табл. 3.4 подано розрахунок питомої ваги витрат вокзальної складової та власне РПЧ за даними Придніпровської залізниці у 2010 році.

Таблиця 3.4 – 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

Пасажи́рські перевезення в приміському сполученні з використанням 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 (3.14) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 5002, 5005 та 5042, середньорічному пробігу електровозів, що курсують на даному напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу тепловозів, що курсують в цілому на залізниці протягом року в приміському сполученні.

(3.14)

де — прямі річні витрати за статтями 5002, 5005 та 5042 на роботу електровозів у складі приміських поїздів на і-му напрямку руху, грн;

— загальні прямі річні витрати за статтями 5002, 5005 та 5042 на роботу електровозів у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;

— середньорічна кількість електровозів, що курсують у приміському сполученні у поїздах і-го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

— річний пробіг електровозів приміських поїздів на і-му напрямку руху, км;

— загальний річний пробіг усіх електровозів, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;

— 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 і-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 (3.15) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 5008, 5010, 5012, 5014, 5016, середньорічному пробігу електровозів, що курсують у приміських поїздах на даному напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу електровозів, що курсують у приміських поїздах в цілому на залізниці протягом року:

(3.15)

де – прямі річні витрати за статтями 5008, 5010, 5012, 5014, 5016, на технічне обслуговування електровозів у складі приміських поїздів на і-му напрямку руху, грн;

– загальні прямі річні витрати за статтями 5008, 5010, 5012, 5014, 5016 технічне обслуговування електровозів у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;

– середньорічна кількість електровозів у складі приміських поїздів і-го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

– річний пробіг електровозів у складі приміських поїздів на і-му напрямку руху, км;

– загальний річний пробіг усіх електровозів, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;

– 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 (3.16) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 6210, 6212, 6214, 6216, середньорічному пробігу електровозів, що курсують у приміському сполученні на даному напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу електровозів, що курсують у приміському сполученні в цілому на залізниці протягом року:

(3.16)

де – прямі річні витрати за статтями 6210, 6212, 6214, 6216 на поточні ремонти електровозів у складі приміських поїздів на і-му напрямку руху, грн;

– загальні прямі річні витрати за статтями 6210, 6212, 6214, 6216 на поточні ремонти електровозів у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;

– середньорічна кількість електровозів у приміських поїздах і-го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

– річний пробіг електровозів приміських поїздів на і-му напрямку руху, км;

– загальний річний пробіг усіх електровозів, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;

– 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 (3.17) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 6218, 6220, середньорічному пробігу електровозів, що курсують у приміському русі на даному напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу електровозів, що курсують у приміському русі в цілому на залізниці протягом року:

$$(3.17)$$

де – прямі річні витрати за статтями 6218, 6220 на капітальні ремонти та сервісне обслуговування вузлів електровозів у складі приміських поїздів на і-му напрямку руху, грн;

– 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;

– середньорічна кількість електровозів у приміських поїздах і-го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг;

– річний пробіг електровозів приміських поїздів на і-му напрямку руху, км;

– загальний річний пробіг усіх електровозів, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;

– 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 (3.18) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 5202, 5205 та 5282, середньорічному пробігу тепловозів, що курсують на даному напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу тепловозів, що курсують в цілому на залізниці протягом року в приміському сполученні:

$$(3.18)$$

де – прямі річні витрати за статтями 5202, 5205 та 5282 на роботу тепловозів у складі приміських поїздів на і-му напрямку руху, грн;

– загальні прямі річні витрати за статтями 5202, 5205 та 5282 на роботу тепловозів у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;

– середньорічна кількість тепловозів, що курсують у приміському сполученні у поїздах і-го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

– річний пробіг тепловозів приміських поїздів на і-му напрямку руху, км;

– загальний річний пробіг усіх тепловозів, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;

– коефіцієнт, який враховує нарахування загальновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Б. Витрати з амортизації тепловозів, що курсують у складі окремих приміських поїздів на і-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 (3.18) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 5208, 5210, 5212, 5214, 5216, середньорічному пробігу тепловозів, що курсують у приміських поїздах на даному напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу тепловозів, що курсують у приміських поїздах в цілому на залізниці протягом року:

(3.18)

де – прямі річні витрати за статтями 5208, 5210, 5212, 5214, 5216 на технічне обслуговування тепловозів у складі приміських поїздів на і-му напрямку руху, грн;

– загальні прямі річні витрати за статтями 5208, 5210, 5212, 5214, 5216 на технічне обслуговування тепловозів у складі приміських поїздів на усій Придніпровській залізниці, грн;

– середньорічна кількість тепловозів у складі приміських поїздів і-го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

– річний пробіг тепловозів у складі приміських поїздів на і-му напрямку руху, км;

– загальний річний пробіг усіх тепловозів, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;

– 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 (3.19) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 6410, 6412, 6414, 6416, середньорічному пробігу тепловозів, що курсують у приміському сполученні на даному напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу тепловозів, що курсують у приміському сполученні в цілому на залізниці протягом року:

(3.19)

де – прямі річні витрати за статтями 6410, 6412, 6414, 6416 на поточні ремонти тепловозів у складі приміських поїздів на і-му напрямку руху, грн;

– загальні прямі річні витрати за статтями 6410, 6412, 6414, 6416 на поточні ремонти тепловозів у складі приміських поїздів на усіх Придніпровській залізниці, грн;

– середньорічна кількість тепловозів у приміських поїздах і-го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

– річний пробіг тепловозів приміських поїздів на і-му напрямку руху, км;

– загальний річний пробіг усіх тепловозів, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;

– 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 (3.20) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 6418, 6420, середньорічному пробігу тепловозів, що курсують у приміському русі на даному напрямку протягом року, та обернено пропорційно загальному пробігу тепловозів, що курсують у приміському русі в цілому на залізниці протягом року:

(3.20)

де – прямі річні витрати за статтями 6418, 6420 на капітальні ремонти та сервісне обслуговування вузлів тепловозів у складі приміських поїздів на і-му напрямку руху, грн;

– 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;

– середньорічна кількість тепловозів у приміських поїздах і-го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

– річний пробіг тепловозів приміських поїздів на і-му напрямку руху, км;

– загальний річний пробіг усіх тепловозів, що курсують у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км;

– 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 (3.21) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтею 5003, середньорічній кількості приміських поїздів і-го напрямку, які використовують на маневрах електровози, та обернено пропорційно загальній кількості приміських поїздів Придніпровської залізниці, які використовують на маневрах електровози протягом року:

(3.21)

де – прямі річні витрати за статтею 5003 на роботу маневрових електровозів, які формують приміські поїзди на і-му напрямку руху, грн;

– прямі річні витрати за статтею 5003 на роботу маневрових електровозів, які формують приміські поїзди на усій Придніпровській залізниці, грн;

– середньорічна кількість приміських поїздів і-го напрямку, які використовують на маневрах електровози, поїзд;

– загальна кількість приміських поїздів Придніпровської залізниці, які використовують на маневрах електровози протягом року, поїзд;

– 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 (3.22) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 5203, 5209, 5211, 5213, 5215, 5281, середньорічній кількості приміських поїздів і-го напрямку, які використовують на маневрах тепловози, та обернено пропорційно загальній кількості приміських поїздів Придніпровської залізниці, які використовують на маневрах тепловози протягом року:

$$(3.22)$$

де — прямі річні витрати за статтями 5203, 5209, 5211, 5213, 5215, 5281 на роботу маневрових тепловозів, які формують приміські поїзди на і-му напрямку руху, грн;

Таблиця 3.5 – 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
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
	338,6	21,0	359,6	100,00

Локомотивне господарство – маневрові тепловози				
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	

– прямі річні витрати за статтями 5203, 5209, 5211, 5213, 5215, 5281 на роботу маневрових тепловозів, які формують приміські поїзди на усій Придніпровській залізниці, грн;

– середньорічна кількість приміських поїздів і-го напрямку, які використовують на маневрах тепловози, поїзд;

– загальна кількість приміських поїздів Придніпровської залізниці, які використовують на маневрах тепловози протягом року, поїзд;

– коефіцієнт, який враховує нарахування загальноновиробничих, адміністративних витрат та витрат на збут.

Б. Витрат з амортизації маневрових тепловозів, що формують окремі приміські поїзди на і-му напрямку руху, розраховують шляхом підсумування величини нарахуваної 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 (3.22) прямо пропорційно вартості річних витрат за статтями 6411, 6413, 6415, 6417, 6419, середньорічній кількості приміських поїздів і-го напрямку, які використовують на маневрах тепловози, та обернено пропорційно загальній кількості приміських поїздів Придніпровської залізниці, які використовують на маневрах тепловози протягом року.

Принципи формування витрат інфраструктурної складової для віднесення їх на окремі приміський поїзд. Витрати на окремі приміські поїзди (сформовані з електросекцій та пасажирських вагонів), що курсують на і-му напрямку руху, визначаються за формулою (3.23).

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 пропорційні 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.

(3.23)

де – загальні річні витрати з урахуванням загальновиробничих та адміністративних витрат на утримання, обслуговування, ремонти тощо інфраструктури на і-му напрямку руху, що відносяться на групу приміських поїздів даного напрямку, грн;

– загальні річні витрати за на утримання, обслуговування, ремонти тощо інфраструктури на усій Придніпровській залізниці, що віднесено на приміське сполучення, грн;

– середньорічна кількість вагонів (пасажирських та тих, що входять до складу електропоїзда) у приміських поїздах і-го напрямку, витрати на які розраховуються, ваг.;

– річний пробіг вагонів (пасажирських та тих, що входять до складу електропоїзда) у приміських поїздах і-го напрямку, км;

– загальний річний пробіг вагонів (пасажирських та тих, що входять до складу електропоїзда) у приміських поїздах Придніпровської залізниці, ваг.-км.

Витрати, що наведені в табл. 3.6, 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].

З табл. 3.7 випливає, що основну частку витрат на перевезення пасажирів у приміському сполученні складають власні витрати РПЧ з урахуванням експлуатації пасажирських вагонів – 52,81 %.

Таблиця 3.6 – 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 господарство	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 господарство	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	32287,0	1104,0	33 391,0	25,29
Господарство електропостачання	14390,0	674,0	15064,0	11,41
Господарство МТЗ	335,0	5,0	340,0	0,26
Дирекції залізничних перевезень	4088,0	0,0	4088,0	3,10
Управління залізниць та структурні підрозділи, що їм підпорядковані	10391,0	0,0	10391,0	7,87
Разом	125 519,0	6 510,0	132 029,0	100,00

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.

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.

Таблиця 3.7 – 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

Враховуючи сказане, для зниження загальних витрат на перевезення пасажирів у приміському сполученні можливо запропонувати наступні 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 (табл.3.7) 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).

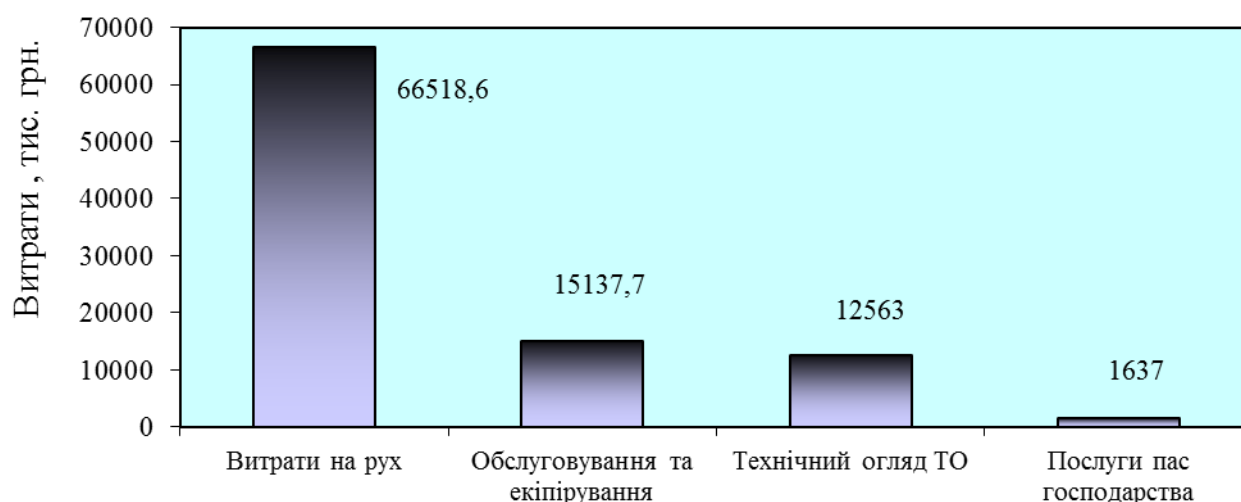


Рисунок 3.14 – Умовно-змінні витрати на перевезення пасажирів приміською пасажирською залізничною компанією. Джерело: розробка автора

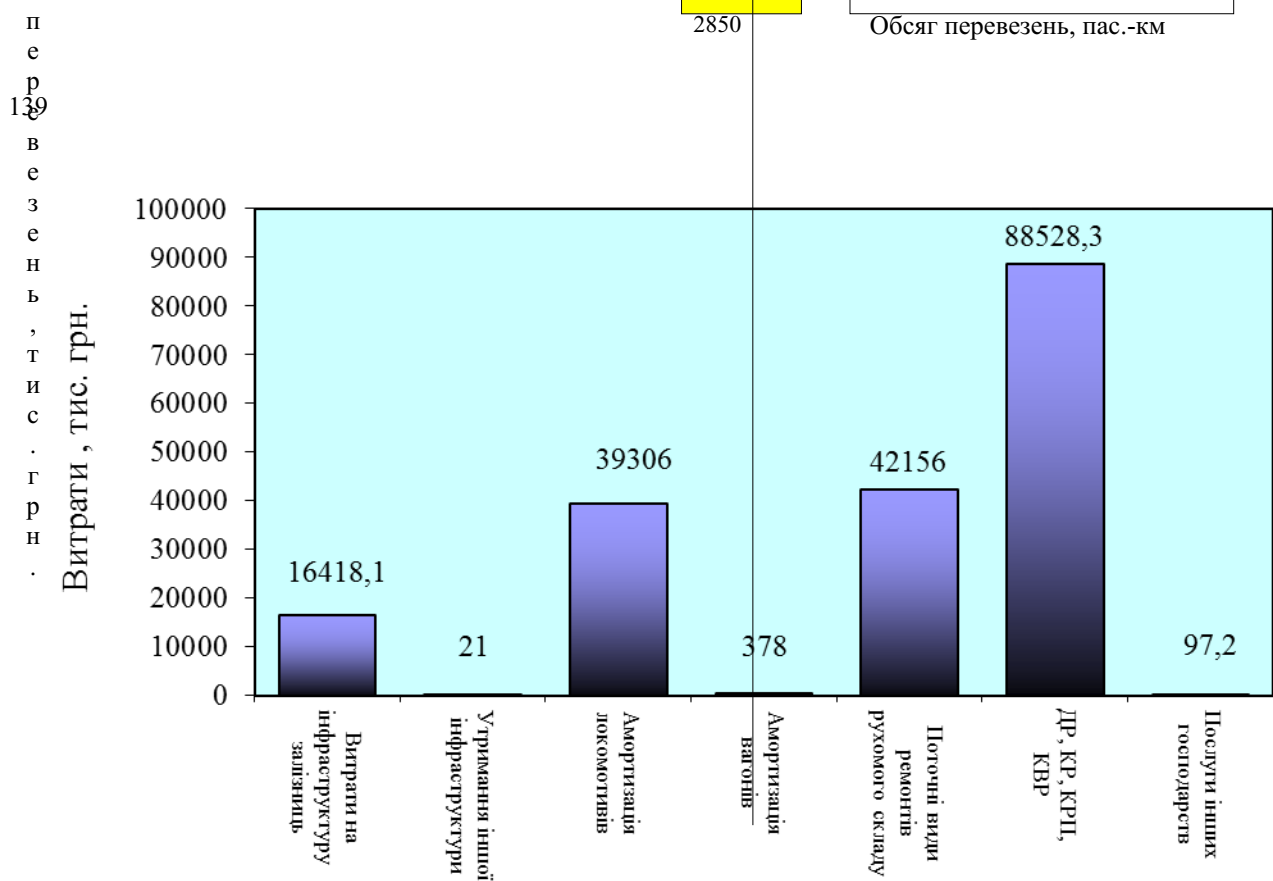


Рисунок 3.15 – Умовно-постійні витрати на перевезення пасажирів приміською пасажирською залізничною компанією. Джерело: розробка автора

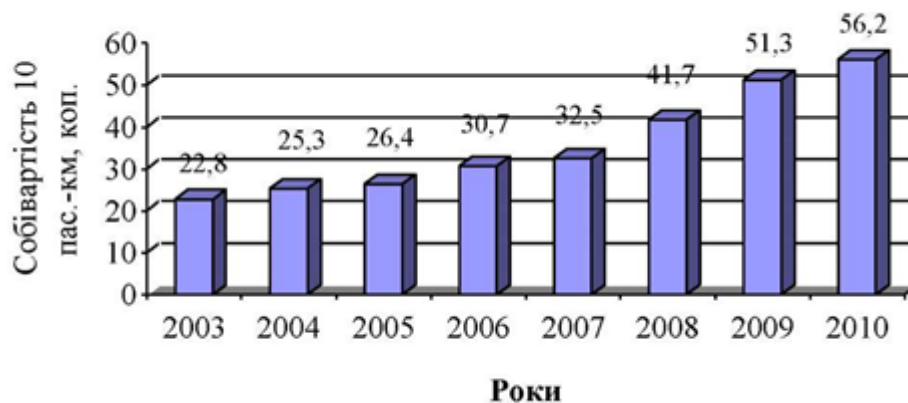
Для подальших досліджень побудуємо графік беззбитковості пасажирських перевезень у приміському сполученні за правилами графічного визначення маржинального доходу (рис. 3.16).

Передбачається, що аналіз здійснюється в межах релевантного діапазону, в якому загальна сума умовно-постійних витрат залишається не змінною, а функції умовно-змінних витрат, реального доходу та маржинального доходу є лінійними залежно від обсягу перевезень.

Рисунок 3.16 – Графік беззбитковості приміських пасажирських перевезень при реальних доходах ППЗК. Джерело: розробка автора

На горизонтальній осі наносимо значення приміських пасажирських перевезень в пас.-км для 2010 року. З даної точки будуємо вгору відрізок паралельно вертикальній осі, значення якого дорівнює постійним витратам – 179906 тис. грн. Потім угору додаємо відрізок, значення якого дорівнює змінним витратам – 95856 тис. грн. Побудований таким чином загальний відрізок дорівнює витратам від перевезення пасажирів у розрахунковому році – 275762 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 точка беззбитковості, тобто точка в якій величина доходів від перевезень дорівнює значенню величини загальних витрат (позначена кільцем).

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.



Укразалізниця 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 удосконалену 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 вдосконалити 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 дисертаційній роботі наведено теоретичне узагальнення й нове вирішення наукової задачі 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 цій дисертаційній роботі 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 ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамов А. П. Зависимость расходов железных дорог от изменения объема работ / А. П. Абрамов // Экономика железных дорог. – 1999. – № 8 – С.7–13.
2. Абрамов А. П. Себестоимость пассажирских перевозок / А. П. Абрамов // Железнодорожный трансп. – 1998. – № 11. – С. 40–48.
3. Абрамов А. П. Управление экономическими результатами в рыночных условиях (анализ безубыточности) / 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: дисс. к.э.н.: 08.00.05 / М.Л. Артёмов – М., 2001. 162 с.
5. Аксёнов И. М. Логистика сфере пассажирских перевозок / И. М. Аксёнов // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 2, – С. 52-58.
6. Аксьонов І.М. Створення економічного механізму управління пасажирським комплексом залізничного транспорту України. – Автореф. дисертації на здобуття наукового ступеня д.е.н. – К.: Ранковий світ, 2008. – 34 с.

7. Аксёнов И. М. Влияние качества услуг на конкурентоспособность пассажирских перевозок / И. М. Аксёнов // Залізничний тр. України. – 2001 . – №6. – С. 11–16.
8. Аксёнов И. М. Выбор конкурентных стратегий в сфере пассажирских перевозок / И. М. Аксёнов // Залізничний тр. України. – 2002. – №3 – С. 45–50.
9. Аксёнов И. М. Концепция сервиса в сфере пассажирских перевозок / И. М. Аксёнов // Залізничний трансп. України. – 2002. – № 1. – С. 11–16.
10. Аксёнов И. М. Логистический подход к управлению пассажирскими перевозками. / И. М. Аксёнов // Залізничний тр. України. – 2001– № 3.– С. 6–11.
11. Аксёнов И. М. Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта / И. М. Аксёнов // Залізничний тр. України. – 2001. – № 2 – С. 2–6.
12. Аксёнов И. М. Укрепление экономической стабильности пригородных пассажирских перевозок / И. М. Аксёнов // Залізничний трансп. України. – 2001. – № 4. – С. 6–10.
13. Аксёнов И. М. Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок: моногр. / И. М. Аксёнов. – К.: Вид-во «Транспорт України», 2004 – 282 с.
14. Аксёнов И. М. Особенности реструктуризации в современных условиях / 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 / 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. – К. : ДЕТУТ, 2008. – С. 57–58.
16. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях за результатами роботи за 2009 рік / Мінтранс України; ДАЗТ України; Головне пасажирське управління.
17. Аналіз діяльності Придніпровської залізниці за 2010 р. – Дн.: 2011.
18. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях за результатами роботи за 2008 рік / Мінтранс України; ДАЗТ України; Головне пасажирське управління.
19. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях та підсобно-допоміжної діяльності пасажирського господарства за 2009-2010 р. – К., 2011.
20. Балака Є. І. Соціальна значущість приміських пасажирських перевезень за умов ринкових відносин / Є. І. Балака, О. В. Семенцова // Проблеми економіки и управління на залізничному транспорті : матеріали

- Международной научно-практ. конф. – К. : КУЭТТ, 2006. – С. 6–7.
21. Бараш Ю. С. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом / Ю. С. Бараш // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. : 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: автореф. дис...д-ра екон.наук / Ю.С. Бараш; УкрДАЗ. – Х., 2008. – 39 с.
 23. Бараш Ю. С. Реструктуризація залізничного транспорту України в умовах ринку: дис. д-ра екон. наук: 08.00.04. / Ю. С. Бараш. – Х.: УкрДАЗТ, 2007 – 30 с.
 24. Бараш Ю. С. Реформування залізничного транспорту в країнах колишнього СРСР // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. : 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 // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте : материалы Международной научно-практ. конф. – К.: КУЭТТ, 2006. – С. 8.
 26. Белозёров В. Л. Формирование экономического механизма управления пассажирскими перевозками на железных дорогах России (проблемы и методы решения): дисс. ... д-ра экон. наук: 8.00.05 / В. Л. Белозёров; М МИИТ.1998
 27. Блохин А. Н. Обоснование нормативного уровня расходов на пригородный железнодорожный транспорт / А. Н. Блохин, Ю. В. Елизарьев, С. Б. Постников // Экономика железных дорог. – 2000 – № 11 – С. 48–56.
 28. Богомолова Н. І. Ефективність транспортного виробництва: сутність, зміст і форми / Н. І. Богомолова // Зб. наук. пр. Київ. ун-ту економіки і технологій транспорту. Сер. економіка і управління. – К. : КУЕТТ, 2003. – № 3. – С. 22–28.
 29. Быкодаров С. А. Система оценки экономических результатов работы железных дорог / С. А. Быкодаров // Экономика железных дорог. – 2000. – № 7 – С. 36–41.
 30. Виханский О. С. Менеджмент : учебник / О. С. Виханский, А. И. Наумов. – 3-е изд. – М. : Гардарина, 1999. – 528 с.
 31. Глухов В. В. Менеджмент : учебник / В. В. Глухов. – СПб. : 1999. – 700 с.
 32. Голов С. Ф. Управлінський облік. Підручник. – 3-тє вид. – К.: Лібра, 2006. – 704 с.

- 33.Гречко А. В. Управління корпоративною трансформацією в системі залізничного транспорту України. Автореферат дис. канд. екон. наук. – К.: Націон. техн. ун-т України, 2009. – 21. с.
- 34.Громов Н. Н. Управление на транспорте. / Н. Н. Громов, В. А. Персианов. Учеб. для вузов. – М.: Транспорт, 1990. – 336 с.
- 35.Гудков О. М. Перспективний механізм фінансування пасажирських перевезень на залізничному транспорті / А.М.Гудком // Збір. наук. пр. Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту» – Вип. 1. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. С. 34-39.
- 36.Гудкова В. П. Особливості функціонування пасажирського комплексу залізниць / В. П. Гудкова // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління : тези доп. третьої наук.-практ. конф. Сер. Економіка і управління. – К. : КУЕТТ, 2005. – 155 с.
- 37.Дані Державного комітету статистики України за 2010 рік.
- 38.Данько М. І Реорганізація підприємств у контексті формування корпоративних структур / 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 : навчальний посібник / В. Л. Дикань, А. С. Козинець, Т. Я. Чупирь ; за ред. проф. В. Л. Диканя. – Х. : ПП «Нове слово», 2004. – 164 с.
- 42.Дикань В. Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту : монографія / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. – Х., 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/ЕЕС «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/ЕЕС 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 / Матеріали Укрзалізниці. – К. : Укрзалізниця, 2010.
51. Довідник основних показників роботи залізниць України (1999-2009 роки) / під кер. Н. В. Котіль. – К. : 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 // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2007. – № 18. – С. 193–194.
53. Економіка підприємства : підручник / під ред. Й. М. Петровича. – 2-ге вид., випр. – Л. : «Магнолія-2006», 2007.
54. Економіка підприємства: підручник / під ред. А. В. Шегди. – К.: Знання, 2006.
55. Економіка підприємства : підручник / під. ред. Й. М. Петровича. – Л. : «Новий Світ – 2000», 2004. – 678 с.
56. Економічна енциклопедія. – К. : Академія, 2000. – Т. 1. – 863 с.
57. Економічна енциклопедія: у 3 т. / Редкол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Видавничий центр «Академія», 2002. – Т.2. – 952 с.
58. Економічна енциклопедія: у 3 т. / Редкол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Видавничий центр «Академія», 2002. – Т.1. – 864 с.
59. Ейтутіс Г. Д. Міжнародний досвід і практика реформування залізничного транспорту / 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. Автореферат дис. д-ра. екон. наук. – К.: Дніпропетр. нац. ун-т заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2008. – 38 с.
61. Ейтутіс Г. Д. Основні моделі управління залізницями / 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. Жердев М.Д. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків, 2011. – Вип. 36. – С. 260-262
63. Жердев М.Д. Реформування пасажирських перевезень залізничного транспорту в умовах ринкової економіки. Жердев М.Д., Мирошніченко Ю.В. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків, 2007. – Вип. 17. – С. 73-75.
64. Жердев М.Д. Пасажирський залізничний транспорт як об'єкт соціального інвестування. Жердев М.Д., Мирошніченко Ю.В. // Вісник ХНАУ (збірник наукових праць). – Х: 2011. – Вип. 3. – С. 320-327.
65. Жердев М.Д. Вплив якості транспортного обслуговування на попит споживачів транспортних послуг. Жердев М.Д., Мирошніченко Ю.В. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – УкрДАЗТ, Х: 2010. – Вип. 29. – С. 253.
66. Жердев М.Д. Пріоритетність розвитку залізничного транспорту України за рахунок активізації інвестиційного процесу. Жердев М.Д., Мирошніченко Ю.В. // Вісник Харківського національного університету ім. Каразіна. – №970 – Х: 2011. – С. 249-253.
67. Железные дороги в XXI веке: Монография / Под. общ. ред. Г. Н. Кирпы. – Д.: 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 // Железные дороги мира. – 2008. – № 7, – С. 9-11.
69. Жуков В. А. Возможности снижения убыточности пригородных перевозок / В. А. Жуков // Железнодорожный транспорт. – 2003. – № 7. – С. 29-30.
70. Задоя В. О. Визначення місії та цілей реформування структури управління приміських пасажирських перевезень / В. О. Задоя // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури : зб. наук. пр. – К. : КУЕТТ, 2006. – № 12. – С. 184–195.
71. Задоя В. О. До питання акціонування залізничного транспорту України / В. О. Задоя // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2006. – Вип. 11. – С. 223–229.
72. Задоя В. О. Організація приміських пасажирських перевезень в умовах реструктуризації залізничного транспорту України / В. О. Задоя, Л. О. Кучер // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2006. – Вип. 10. – С. 170–172.
73. Задоя В. О. Оцінка економічної ефективності створення і функціонування приміської пасажирської компанії / В. О. Задоя // Проблеми економіки транспорту : зб. наук. ст. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн.

- трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – Вип. 2. – С. 40–47.
74. Задоя В. О. Визначення структури витрат і доходів пасажирських компаній у залізничних приміських перевезеннях / В. О. Задоя // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – Вип. 36. – С. 250–255.
 75. Задоя В. О. Концептуальні підходи до побудови механізму управління пасажирськими приміськими перевезеннями / В. О. Задоя // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. : ДНУЗТ, 2011. – Вип. 37. – С. 264–267.
 76. Закон України “Про залізничний транспорт” від 4 липня 1996 року № 273/96 – ВР // Голос України. – 1996. – 13 серп. – № 169.
 77. Залізниці України [Електрон. 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. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна, 2011.
 79. Інженерна записка про технічний стан залізничного транспорту України / Укрзалізниця. – 2005. – 136 с.
 80. Кабушкин Н. И. Основы менеджмента : учебное пособие / Н. И. Кабушкин. – 2-е изд. – Мн. : Остожье, 1999. – 336 с.
 81. Карась О. О. Формування сучасного механізму управління підприємствами в ринкових умовах (на прикладі пасажирського господарства залізничного транспорту) : автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. О. Карась. – Д., 2009. – 23 с.
 82. Ковальчук І. В. Економіка підприємства : навчальний посібник / І. В. Ковальчук. – К. : Знання, 2008. – 679 с.
 83. Колесникова Н. М. Методолого-практичні основи ціноутворення на залізничному транспорті України : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00. 04 / Н. М. Колесникова. – К. : Держ. економіко-технолог. ун-т трансп., 2008. 35 с.
 84. Колесникова Н. М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті / Н. М. Колесникова. – Х. : КУЕТТ, 2007. – 349 с.
 85. Колпасков В. С. Усовершенствование пассажирских перевозок. / В. С. Колпасков, В. Г. Шубко. – М. : Транспорт, 1983. – 191 с.
 86. Конституція України [Електрон. ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rada.kiev.ua/konst/>

87. Концепция реформирования и структурных преобразований железнодорожного транспорта Эстонии (презентация).
88. Концепція державної програми реформування залізничного транспорту : 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 / О. М. Кривопішин // Залізничний тр. України. – 2008. – Вип. 1 . – С. 69–73.
90. Кривопішин О. М. Підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень // Залізничний трансп. України. – 2007. – № 6. – С. 6–8.
91. Кривопішин А. М. Столичная магистраль в цифрах й фактах / А. М. Кривопішин, Г. Д. Эйтулис. – К., 2006. – 103 с.
92. Кузьмін О. Є. Основи менеджменту : підручник / О. Є. Кузьмін, О. Г. Мельник. – К. : Академвидав, 2003. – 414 с.
93. Кулагин Н. Н. Совершенствование организации форм управления / Н. Н. Кулагин // Совершенствование хозяйственного механизма на железнодорожном транспорте / под ред. А. П. Абрамова. – М. : Транспорт, 1987. – С. 69–78.
94. Кулаев Ю. Ф. Методы экономической оценки инвестиционных проектов на транспорте : учебно-методическое пособие / Ю. Ф. Кулаев. – К. : Транспорт України, 2001. – 182 с.
95. Кулаев Ю. Ф. Экономика гражданской авиации Украины : монографія / Ю. Ф. Кулаев. – К. : Изд-во «Феникс», 2004. – 667 с.
96. Кулаев Ю. Ф. Економіка залізничного транспорту : навчальний посібник / Ю. Ф. Кулаев. – Ніжин : ТОВ «Вид-во Аспект – Поліграф», 2006. – 232 с.
97. Кулішов В. В. Економіка підприємства: теорія і практика : навчальний посібник / В. В. Кулішов. – К. : Ніка – Центр, 2002. – 211 с.
98. Лapidус Б. М. Управление издержками : эталонный поход / Б. М. Лapidус // Железнодорожный трансп. – 1998. – № 5 – С. 22–23.
99. Макаренко М. В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України : монографія / М. В. Макаренко. – К. : КУЕТТ, 2003. – 478 с.
100. Макаренко М. В. Системний підхід до реформування залізничного транспорту України / М. В. Макаренко, Ю. М. Цветов // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте : материалы Второй Международной научно-практ. конф. – К. : КУЭТТ, 2007. – С. 5–18 .
101. Макаренко М. В. Динаміка і структура перевезень пасажирів / М. В. Макаренко, І. М. Гойхман // Ефективна економіка : електронне наукове

- фахове видання – Д. : ДДАУ, 2010. – № 5
102. Малахова Н. Б. Естественные монополии: сущность и институциональный механизм регулирования : монография / Н. Б. Малахова. – Х. : ИД «ИНЖЕК», 2006. – 344 с.
 103. Малахова Н. Б. Порівняльний аналіз проблем корпоратизації залізниць в Росії та в Україні / Н. Б. Малахова // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте : материалы Второй Международной. научно-практ. конф. – К. : КУЭТТ, 2007. – Т. 1. – С. 51–52.
 104. Мальм Г. Управление финансами в железнодорожных компаниях / Г. Мальм // Железные дороги мира. – 1996. – № 4 – С. 11–13.
 105. Маркетинг: учебник / под ред. проф. Э. А. Уткина. – М.: Экмос, 1998. – 320 с.
 106. Маркетинговые исследования рынка пассажирских перевозок : учебное пособие / А. Д. Шишков, И. С. Беседин, В. А. Аверкин, В. В. Корсакова. – М. : МИИТ, 1996. – 125 с.
 107. Математическое регулирование экономических процессов на железнодорожном транспорте / под ред. А. Б. Кайлана. – М. : Транспорт, 1984. – 316 с.
 108. Мачерет Д. А. Влияние транспорта на социально-экономическое развитие / Д. А. Мачерет // Экономика железных дорог. – 2003. – № 11. – С. 19–24.
 109. Мирошниченко О.Ф. Управление процессами в сфере железнодорожных пассажирских перевозок / Монография. М.: – 2002. – 304 с
 110. Новожилов В. В. Проблемы измерения затрат и результатов при оптимальном планировании / В. В. Новожилов. – М. : Экономика, 1967. – 376 с.
 111. Номенклатура витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України / В-во ТОВ «Інпрес». – К.: Міністерство транспорту та зв'язку України, Укрзалізниця, 2008. – 414 с.
 112. Опыт реформирования железнодорожного транспорта в Польше // Весн. ВНИИЖТ. – М., 2006. – Вып. 2. – С. 9–11.
 113. Основи економіки транспорту: Підручник / В. І. Щелкунов, Ю. Ф. Кулаєв, Л. Г. Заєнчик та ін. – К.: Кондор, 2011. 392 с.
 114. Основні показники роботи приміського пасажирського господарства залізниць України за 2007–2010 рр. / Мінтранс України; ДАЗТ України; Головне управління приміських пасажирських перевезень.
 115. Осовська Г. В. Менеджмент організацій : навчальний посібник / Г. В. Осовська, О. А. Осовський. – К. : Кондор, 2007. – 674 с.

116. Осовська Г. В. Основи менеджменту : підручник / Г. В. Осовська, О. А. Осовський. – К. : Кондор, 2006. – 661 с.
117. Пассажи́рские перево́зки // Железные дороги мира – 2007, № 4, – С. 14-18.
118. Пассажи́рские перево́зки // Железные дороги мира – 2009, №1, – С. 23-30.
119. Пассажи́рский рельсо́вый транспо́рт Калифо́рнии // Железные дороги мира. – 2008. – № 5, – С. 26-29.
120. Пастух О. В. Аналіз сучасних підходів до визначення економічної ефективності виробничої діяльності підприємств / О. В. Пастух // Проблема підвищення ефективності інфраструктури : зб. наук. пр. – К.: НАУ, 2007. – Вип. 15. – С. 51–61.
121. Перепелюк А. В. Основи менеджменту на залізничному транспорті / А. В. Перепелюк, Г. Д. Ейтутіс. – Д. : Січ, 1996. – 174 с.
122. Пересада А. А. Інвестиційний процес в Україні / А. А. Пересада – К. : ТОВ «Вид-во Лібра», 1998. – 392 с.
123. Пінчук О. П. Висвітлення проблеми підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень в наукових працях / О. П. Пінчук // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2011. – Вип. 36. – С. 277–284.
124. Повестка дня на ХХІ век [Електрон. ресурс]. – Режим доступу : <http://www.un.org/russian/conferen/wssd/agenda21/index.htm>
125. Позднякова Л. А. Стабилизация работы железнодорожного транспорта в условиях убыточности / Л. А. Позднякова // Бизнесинформ. – 1999. – № 5–6. – С. 64–69.
126. Положення про Головне комерційне управління Державної адміністрації залізничного транспорту України / Укрзалізниця. – К. : Укрзалізниця, 2010.
127. Положення про Головне управління вагонного господарства Державної адміністрації залізничного транспорту України / Матеріали Укрзалізниці. – К. : Укрзалізниця, 2010.
128. Положення про Головне управління приміських пасажирських перевезень Державної адміністрації залізничного транспорту України.
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.
130. Постанова Кабінету Міністрів України «Про Державну адміністрацію залізничного транспорту України» від 29 лютого 1996 р. № 262.
131. Пакет директив ЕС по инфраструктуре // Железные дороги мира. – 2001. – Вып. 6 – С. 13–15.

132. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветов та ін. – К. : КУЕТТ, 2007. – 222 с.
133. Проблеми управління та регулювання національною економікою / Нац. техн. ун-т України «КПІ». – К., 2008.
134. Проблемы пассажирских перевозок на железных дорогах Европы [Електрон. ресурс]. – Режим доступа / <http://www.css-mps.ru/zdm/08-2000/>
135. Програми економічних реформ України на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава».
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. // Транспорт. – 1999. – № 39. – С. 33–34.
138. Програма економічних реформ України на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава».
139. Рыбальская, Е. А. Формирование и управление пригородной пассажирской компанией на железнодорожном транспорте (на примере филиала ОАО "РЖД" – ДВост) : дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Е. А. Рыбальская. – Хабаровск : 2005. – 147 с.
140. Сай В. М. Планетарные структуры управлени на железнодорожном транспорте. Научная монография. – М.: ВИНТИ РАН, 2003. – С. 336.
141. Семенцова О. В. Доцільність перегляду встановлення відстані функціонування приміського залізничного пасажирського комплексу відповідно до приміських зон / О. В. Семенцова // Проблеми економіки транспорту : тези доп. 7-ї Міжнародної наук. конф. – Д. : ДПТ, 2008. – С. 65.
142. Семенцова О. В. Необхідність зміни тарифної політики в сфері приміських перевезень / О. В. Семенцова // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте : материалы Международной научно-практ. конф. – К. : КУЭТТ, 2006. – С. 102–104.
143. Семернікова І. О. Економіка підприємства : навч. посіб. для студентів ВНЗ / І. О. Семернікова, Н. В. Мешкова-Кравченко. – Х., 2003. – 311 с.
144. Сідун В. А. Економіка підприємства : навч. посіб. для студентів ВНЗ. / В. А. Сідун, Ю. В. Пономарьова. – К., 2003. – 435 с.
145. Соболев С. М. Менеджмент : навч.-метод. посіб. для самостійного вивчення дисципліни / С. М. Соболев. – К. : КНЕУ, 2005. 225 с.
146. Сич Є. М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність / Є. М. Сич, В. П. Гудкова. – К. : «Вид-во «Аспект-Поліграф»

- , 2004. – 248 с.
147. Теплухина О.Г. Пути снижения затрат на пригородные пассажирские перевозки: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / О. Г. Теплухина. – М.: МИИТ, 2004. – 148 с.
 148. Фатхутдинов Р. А. Управление конкурентоспособностью организации: Учебное пособие. – М.: Изд-во Эксмо, 2004. – 544 с.
 149. Цветков В. А. Развитие пригородных железнодорожных перевозок в России // В. А. Цветков, А. А. Медков. – Экономическое возрождение России. - № 1. - 2009. С. 8-18
 150. Шегда А. В. Менеджмент : навчальний посібник / А. В. Шегда. – К. : Знання, 2002. – 583 с.
 151. Шерепа К. М. Формування управління ефективністю приміського комплексу залізничного транспорту : автореф. дис. на здоб. наук. ступеня канд. экон. наук : 08.00.04 / Шерепа Катерина Миколаївна ; Дніпропетр. нац. ун-т залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна. - Д., 2009. - 21 с.
 152. Шерепа О. М. Теоретико-прикладні основи врахування ризиків при оцінці ефективності реального інвестування : дис. ... канд. экон. наук. – Д., 2008. – 261 с.
 153. Шиповская Н. И. Разработка экономического механизма, взаимоотношений между участниками перевозок в пригородном сообщении: дис. канд. экон. наук: 08.00.05 / Н. И. Шиповская. – М: МИИТ, 1999. – 167 с.
 154. Экономика предприятия : ученик / под. ред. С. Ф. Покропивного. – К., 2003. – 606 с.
 155. Эффективность перевозок в местном и региональном сообщениях / Железные дороги мира – 2007, № 4, – С. 18-19.
 156. Яновський П. О. Оцінка фінансового результату приміських перевезень залізниць України / П. О Яновський // Зал. тр. України. – 2009. – № 5, – С. 9-12.
 157. SYSTRA – Предварительное технико – экономическое обоснование проекта высокоскоростных железных дорог на Украине. К. 2002 г.
 158. INFRAS/IWW 2000: External Costs of Transport: Accident, Environmental and Cogestion Costs of Transport in Western Europe / Zurich/Karlsruhe, 2000.

Додаток А
Структура витрат складових тарифів у частині собівартості в приміських пасажирських перевезеннях
по Укрзалізниці

Таблиця А.1 – Розподіл витрат, що входять до локомотивної складової тарифів у частині собівартості

Джерело: [19] з доробкою автора

№ п/п	Номер статті	Найменування статті витрат	Існуючі витрати на приміські перевезення пасажирів	Перерозподіл витрат приміської пасажирської компанії	Пропозиції щодо зниження витрат	Результат
<i>Електровози</i>						
1	5002 5042	Робота електровозів у приміському сполученні Робота електровозів у колійному господарстві	7734	7115,3	впровадження нового ефективного рухомого складу	618,7
2	5005, 5041	Екіпірування поїзних та маневрових електровозів	309	284,3	впровадження нового ефективного рухомого складу	24,7
3	5006, 5007	Амортизація поїзних та маневрових електровозів	1164	1070,9	- // -	93,1
4	6210÷6220	Поточні та капітальні ремонти та обслуговування електровозів	4344	3996,5	- // -	347,5
		Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут п.1	1082,8	996,1		86,6
		Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут п.4	163,0	149,9		13,0
		Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут пп. 2, 3, 5	909,0	836,3		72,7
<i>Тепловози</i>						
5	5202, 5203	Робота тепловозів у приміському сполученні Робота тепловозів у колійному господарстві	82984	76345,3	впровадження нового ефективного рухомого складу	6638,7
6	5202, 5203	Робота тепловозів на маневрах	1071	985,3	передача непрофільних видів діяльності стороннім організаціям	85,7
7	5208, 5215	Технічне обслуговування поїзних та маневрових тепловозів	1519	1397,5	- // -	121,5
8	6410÷6420	Поточні та капітальні ремонти та сервісне обслуговування тепловозів	2147	1975,2	- // -	171,8
		Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут п.8	11617,8	10688,3		929,4
		Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут п.11	3586,8	3299,9		286,9
		Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут пп. 8, 9, 11-14	5327,0	4900,8		426,2
<i>Економічний ефект по локомотивній складовій собівартості, тис. грн</i>						<i>11307,9</i>

Таблиця А.2 – Розподіл витрат, що входять до моторвагонної та локомотивної маневрової складової тарифів у частині собівартості. *Джерело: [19] з доробкою автора*

№ п/п	Номер статті	Найменування статті витрат	Існуючі витрати на приміські перевезення пасажирів	Перерозподіл витрат приміської пасажирської компанії	Пропозиції щодо зниження витрат	Результат
1	2	3	4	5	6	7
<i>Електросекції</i>						
1	5102	Робота електросекцій у приміському сполученні	372486	342687,1	впровадження нового ефективного рухомого складу	29798,9
2	5104, 5106	Обслуговування та прибирання електросекцій	94265	85781,2	- // -	8483,8
3	5108	Амортизація електросекцій	310933	289167,7	- // -	21765,3
4	5109-5112	Технічне обслуговування електросекцій	76643	70511,6	- // -	6131,4
5	5113	Комісійний огляд електросекцій	872	802,2	- // -	69,8
6	6306-6311	Поточні та капітальні ремонти та сервісне обслуговування електросекцій	156558	144033,4	- // -	12524,6
<i>Дизель-поїзди</i>						
7	5302	Робота дизель-поїздів у приміському сполученні	245380	225749,6	впровадження нового ефективного рухомого складу	19630,4
8	5304, 5306	Обслуговування, екіпірування та прибирання дизель-поїздів	27631	25420,5	- // -	2210,5
9	5308	Амортизація дизель-поїздів	84509	77748,3	- // -	6760,7
10	5231, 5232, 5309-5312	Технічне обслуговування дизель-поїздів	50043	46039,6	- // -	4003,4
12	6306-6311, 6506-6511, 4153	Поточні та капітальні ремонти дизель-поїздів	43289	39825,9	- // -	3463,1
<i>Маневрові тепловози</i>						
12	5202, 5205, 5217, 5228, 5229	Робота та екіпірування тепловозів, що знаходяться на балансі господарства приміських перевезень	12071	11105,3	впровадження нового ефективного рухомого складу	965,7
13	5218, 5225, 5230	Амортизація тепловозів, що є на балансі господарства приміських перевезень	1640	1508,8	- // -	131,2

Закінчення таблиці А.2

1	2	3	4	5	6	7
14	5219-5224, 5226, 5227	Технічне обслуговування тепловозів, що знаходяться на балансі господарства приміських перевезень	1235	1136,2	- // -	98,8

	5231-5233	Екіпірування маневрових тепловозів				
15	6421-6425, 6426-6435	Поточні, капітальні ремонти та сервісне обслуговування маневрових тепловозів	326	299,9	- // -	26,1
		Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут пп. 1, 7	86501,2	79581,1		6920,1
		Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут пп. 3, 9, 14	55591,5	51579,5		4012,0
		Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут пп. 2, 4-6, 8, 10-12, 13, 15, 16	64810,6	59493,8		5316,8
Економічний ефект по моторвагонній та локомотивній маневровій складовій тарифів у частині собівартості, тис. грн						132360,1

Таблиця А.3 – Розподіл витрат, що входять до вагонної складової тарифів у частині собівартості

Джерело: [19] з доробкою автора

№ п/п	Номер статті	Найменування статті витрат	Існуючі витрати на приміські перевезення пасажирів	Перерозподіл витрат приміської пасажирської компанії	Пропозиції щодо зниження витрат	Результат
Вагони пасажирські						
1	2003	Екіпірування пасажирських вагонів	2296,8	2113,1	впровадження нового ефективного рухомого складу	183,7
2	2004	Обслуговування пасажирських вагонів	37893,9	34862,3	- // -	3031,6
3	2006	Амортизація пасажирських вагонів	16920,2	15566,1	- // -	1354,1
4	2020-2022, 4007	Технічне обслуговування пасажирських вагонів	4115,1	3786,2	- // -	328,9
5	6008, 6010, 6013	Поточні, деповські та капітальні ремонти	2590,5	2383,7	- // -	206,8
6	4007	Технічне обслуговування пасажирських вагонів на шляху слідування	105,6	96,8	- // -	8,8
		Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут пп. 1-5	8934,3	8219,6		714,7
		Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут п. 6	14,8	13,6		1,2
Економічний ефект по вагонній складовій тарифів у частині собівартості, тис. грн						5829,8

Таблиця А.4 – Розподіл витрат, що входять до приміської інфраструктурної складової тарифів у частині собівартості

Джерело: [19] з доробкою автора

№ п/п	Номер статті	Найменування статті витрат	Існуючі витрати на приміські перевезення пасажирів	Перерозподіл витрат приміської пасажирської компанії	Пропозиції щодо зниження витрат	Результат
1	4030	Подача приміських поїздів у моторвагонне депо	2	1,6	Оптимізація фінансових розрахунків	0,4
2	4034	Маневрова робота у моторвагонному депо	2373	1898,4	Оптимізація фінансових розрахунків	531,6
3	4006, 4040, 4202	Технічне обслуговування будівель, споруд, обладнання, інвентарю, пов'язаних з пасажирськими перевезеннями у приміському сполученні	19527	15622	-/-	4373,6
4	4208	Амортизація основних засобів господарства електропостачання пов'язаних з пасажирськими перевезеннями у приміському сполученні	31450	25160	-/-	7044,8
5	4002, 4004, 4041, 4042, 4186, 4196	Поточний та капітальний ремонт основних засобів пов'язаних з пасажирськими перевезеннями у приміському сполученні	21339	17071	-/-	4780,2
		Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут пп. 1, 2	582	466		116,0
		Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут пп. 3-5	17717	14174		3543,0
<i>Економічний ефект по приміській інфраструктурній складовій тарифів у частині собівартості, тис. грн</i>						20389,2

Таблиця А.5 – Структура витрат складових тарифів у частині собівартості у загальному показнику

Джерело: розробка автора

Найменування	Економічний ефект за всіма складовими тарифів у частині	Питома вага, %
--------------	---	----------------

	собівартості	
Локомотивна складова тарифів у частині собівартості, тис. грн	11307,9	14,5
Моторвагонна та локомотивна маневрова складова тарифів у частині собівартості, тис. грн	132360,1	49,0
Вагонна складова тарифів у частині собівартості, тис. грн	5829,8	2,2
Інфраструктурна складова тарифів у частині собівартості (вагонне та колійне господарства), тис. грн	33269,7	32,6
Інфраструктурна складова тарифів у частині собівартості (господарство будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд і господарство автоматики, телемеханіки та зв'язку), тис. грн	23189	
Інфраструктурна складова тарифів у частині собівартості (електропостачання), тис. грн	25859,1	
Інфраструктурна складова тарифів у частині собівартості (господарство МТЗ), тис. грн	395,2	
Інфраструктурна складова тарифів у частині собівартості (дирекції залізничних перевезень, управління залізницями, підрозділи Укрзалізниці), тис. грн	10530,3	
Інфраструктурна складова тарифів у частині собівартості (господарство перевезень), тис. грн	1333	
Приміська інфраструктурна складова тарифів у частині собівартості, тис. грн	20389,2	
Вокзальна (квиткова) складова тарифів у частині собівартості (у разі оренди приміщення), тис. грн	5567,7	1,7
<i>Сумарний економічний ефект, тис. грн</i>	<i>270031,0</i>	<i>100,0</i>

Додаток Б

Розрахунок економічної ефективності використання рейкових автобусів на залізничній дільниці Сімферополь-Євпаторія

Залізничний транспорт в Україні має виключно важливе значення в життєзабезпеченні багатогалузевої економіки і реалізації соціально значущих послуг з перевезення пасажирів. Один з найважливіших напрямів залізничної галузі – перевезення пасажирів в приміському сполученні. Приміський комплекс характеризується масовістю перевезень, які здійснюються на лініях, що примикають до великих міст і промислових центрів, з прилягаючими до них ділянками. Метою перевезень є доставка людей до місця роботи, навчання, в місця відпочинку та ін. У частині підвищення ефективності приміських перевезень одним з важливих напрямів є вдосконалення організації руху приміських поїздів, з урахуванням розподілу пасажиропотоків по дільниці. Розміри руху поїздів на дільниці повинні забезпечувати освоєння існуючого пасажиропотоку з мінімальними витратами.

Реалізуючи програму швидкісного руху приміських електропоїздів, «Укрзалізниця» сьогодні активно здійснює ще одну перспективну програму – «Рейковий автобус». Новий вид залізничного транспорту не лише комфортний і швидкий, але і економічний. Рейкові автобуси незамінні на тих маршрутах, де спостерігається невеликий, або сезонний потік пасажирів.

Ці електропоїзди забезпечують проїзд пасажирів в комфортних умовах з наданням їм певного набору послуг.

Для забезпечення мінімізації транспортних витрат при перевезенні пасажирів в приміському сполученні, знаходження оптимальних маршрутів по доставці пасажирів, по обслуговуванню пасажирів періодично проводяться маркетингові дослідження. Дані досліджень враховуються при складанні графіків руху поїздів приміського сполучення. Найбільший пасажиропоток в поїздах приміського сполучення в уранішній і вечірній час, тобто коли пасажирів користуються приміським транспортом для проїзду від місця проживання до місця роботи і назад. Виходячи з цього, в уранішні і вечірні години збільшується кількість вагонів поїзду. Крім того, пасажиропотік збільшується у святкові і вихідні дні. При складанні графіку руху поїздів враховується цей чинник, призначаються додаткові поїзди приміського сполучення, збільшується схема складу поїзду.

Впроваджуючи рейковий автобус на маршруті «Сімферополь – Євпаторія» Укрзалізниця надає можливість пасажирам добратися з одного міста в інше значно швидше, чим раніше. Швидкість рейкового автобуса складатиме до 120 км/год. Рейковий автобус PESA 620M-004 розрахований на 169 пасажирів, у тому числі має 95 сидячих місць. При цьому вартість проїзду нижче, ніж в звичайному автобусі на тому ж напрямі, при цьому квиток буде дійсний упродовж усього дня.

Таблиця Б.1 – Порівняльний аналіз схем обслуговування пасажирів в приміському сполученні на дільниці Сімферополь – Євпаторія протягом місяця

Показники	Одиниця виміру	При обслуговуванні		Відхилення (гр.4 – гр.3)
		електропоїздам и ЕР9	рейковим автобусом 620М	
1	2	3	4	5
Курсування по дільниці		Щодня	Щодня	
Загальний пробіг вагонів	ваг-км	39700	39700	0
Перевезено пасажирів	чол.	182,5	182,5	0
Прибутки від продажу квитків	тис. грн	86,2	86,2	0
Витрати, у тому числі:	тис. грн	503,2	59,7	-443,5
Фонд оплати праці усього, у т.ч.	тис. грн	145,9	11,0	-134,9
провідників	тис. грн	124	0,0	-124
локомотивних бригад	тис. грн	26,2	6,7	-19,5
мийники - прибиральники	тис. грн	21,9	11,0	-10,9
квиткових касирів (роз'їзних)	тис. грн	0	0	0

Закінчення таблиці Б.1

1	2	3	4	5
Чисельність усього, у тому числі:	чол.	14	1,5	-12,5
провідників	чол.	11	0	-11
локомотивних бригад	чол.	10	4	0
мийники - прибиральники	чол.	3	1,5	-1,5
квиткових касирів (роз'їзних)	чол.	0	0	0
Відрахування на соціальні потреби	тис. грн	38,5	2,9	-35,6
Матеріали	тис. грн	4	1	-3
Паливо на тягу	тис. грн	80	10	-70
Амортизаційні відрахування	тис. грн.	24	0	-24
Технічне обслуговування	тис. грн.	0,4	0,1	-0,3
Лізингові платежі	тис. грн.	-	-	0
Екіпіровка вагона	тис. грн.	0,3	0	-0,3
Витрати по аутсорсингу на роз'їзних білетних касирів	тис. грн.	0	10	10

Збиток/прибуток	тис. грн	417,0	-26,5	390,5
-----------------	----------	-------	-------	-------

У розробленому графіку руху в період з 6 до 10 і з 16 до 20 годин відправлення рейкових автобусів з кінцевих станцій здійснюватиметься кожні 2 години. При цьому час прямування складе 45 хв. з двома проміжними зупинками.

Таблиця Б.2 – Початкові дані для визначення економічної ефективності використання рейкових автобусів на дільниці Сімферополь-Євпаторія

Показники	Значення показника по роках розрахункового періоду					Разом за 5 років
	1	2	3	4	5	
Пасажиropоток, тис чол./ рік	2112,5	2210,4	2254,3	2280,7	2320,4	11178,3
з них PESA 620M-004	1816,8	1900,9	1938,7	1961,4	1995,5	9613,3
Пасажиropоток за добу, тис чол.	5,79	6,06	6,18	6,25	6,36	30,63
з них PESA 620M-004	4,98	5,21	5,31	5,37	5,47	26,34
Доходна ставка, коп/10 пас.км	0,67	0,67	0,67	0,67	0,67	
Протяжність напрямку, км	79	79	79	79	79	

У табл. Б.3 приведені розрахунки показника, що характеризує економічну ефективність (ЧДД) введення рейкового автобуса.

Таблиця Б.3 – Розрахунок очікуваного показника економічної ефективності впровадження рейкових автобусів PESA 620M-004 на напрямку Сімферополь – Євпаторія

Показники	Показник по роках, тис. грн				
	1	2	3	4	5
Доходи	317,4	507,8	571,3	666,5	793,5
Всього приток коштів	365,0	584,0	685,6	833,2	1071,2
Поточні витрати	716,4	730,7	745,3	760,2	775,5
Податок на прибуток	150,4	153,5	156,5	159,7	162,8
Всього відтоків	866,8	884,2	901,9	919,9	938,3
Грошовий потік проекту					
Чистий дохід	-501,8	-300,2	-216,3	-86,7	132,9
Чистий дисконтований дохід	-501,8	-272,9	-178,6	-65,1	90,8
Те ж наростаючим підсумком	-501,8	-229,0	-50,3	14,8	105,6
Коефіцієнт дисконтування	1,00	0,9091	0,826	0,751	0,683

Розрахунок підтвердженої економічної ефективності. На даній дільниці перевозиться у середньому протягом року 6,1 тис. пасажирів за добу. Електропоїздами за минулий рік перевезено 83,5% пасажиропотоку. До кінця розрахункового періоду цей показник склав 82% від загального пасажиропотоку на дільниці, тобто 1,7 млн чол. за рік. При заданому обсязі перевезень і збереженні сучасного рівня фінансування, загальний дохід за п'ять років складе – 2856,6 тис. грн.

В результаті проведених розрахунків встановлено, що впровадження рейкових автобусів для перевезень пасажирів на дільниці Сімферополь – Євпаторія при заданих обсягах перевезень є економічно ефективно, чистий дисконтований дохід за розрахунковий період оцінюється у розмірі 90,8 тис. грн. Основними складовими економічної ефективності є – скорочення витрат на енергоносії, ремонт і технічне обслуговування.

Термін окупності при умові закупки двох рейкових автобусів при ціні одного рейкового автобуса 10 млн грн складає 9 років. Це більше ніж нормативне значення (8 років). Необхідно відзначити, що впровадження нового виду транспорту – рейкового автобуса замість морально і фізично застарілих електропоїздів ЕР9, які використовуються на даному напрямку, є питанням загальнодержавного значення, тому вважаємо, що впровадження рейкового автобуса є умовно доцільним.

Додаток В

Розрахунок економічної ефективності заміни автотранспортом поїзду спеціального призначення №7492/7491

Поїзд №7492/7491, у складі якого один ЦМО вагон та локомотив серії ВЛ-8, курсує напрямком Павлоград – Славянка. Цей поїзд призначено для службового користування працівників Придніпровської залізниці.

Для оптимізації графіку руху і скорочення витрат на курсування приміських поїздів доцільно замінити цей поїзд автобусом, що належить Дніпропетровській дирекції залізничних перевезень.

Подальші розрахунки доцільно проводити, враховуючи, що витрати на використання автотранспорту будуть мінімальними, а ефект буде досягатися за рахунок підвищення пропускної здатності дільниці та оптимізації графіку руху поїздів приміського сполучення.

Поява резерву пропускної здатності призведе до збільшення дільничної швидкості руху поїздів (за рахунок скорочення стоянок на проміжних станціях).

На підставі досліджень [157] встановлено, що скорочення розмірів руху на 1 пару поїздів (в умовах дефіциту пропускної здатності) призводить до збільшення дільничної швидкості в середньому на 1%.

Зміна експлуатаційних витрат при збільшенні (зниженні) дільничної швидкості за рахунок зміни тривалості стоянок на проміжних станціях визначається по укрупненій витратній ставці на поїздо-години і зміні поїздо-годин на дільниці. Зміна часу простою поїздів розраховується як різниця між часом перебування поїзда на ділянці до і після зміни швидкості.

При визначенні витрат, що припадають на 1 поїздо-годину простою електропоїзда, необхідно враховувати наступні вимірники:

- вагоно-години;
- години роботи бригади електропоїзда;
- кіловат-години електроенергії.

Розрахунок витрат на 1 поїздо-годину простою електропоїзда та дизель-поїзда приведений у табл. В.1 та В.2

Таблиця В.1 – Розрахунок собівартості 1 години простою електропоїзда

Найменування вимірників	Витратні ставки, грн	Витрати вимірників на 1 поїздо-км електропоїзда	Витрати на 1 поїздо-км, грн
Вагоно-години електропоїзда	108,63	8,9	966,8
Бригадо-години електропоїздної бригади	306,47	1	306,5
кВт/год електроенергії	0,789	80	63,1

1 км/год інфраструктури станційних електрифікованих колій	757,40	0,21	159,1
Всього			1495,5

Таблиця В.2 – Розрахунок собівартості 1 години простою дизель – поїзда

Найменування вимірників	Витратні ставки, грн	Витрати вимірників на 1 поїздо-км дизель-поїзда	Витрати на 1 поїздо-км, грн
Вагоно-години дизель-поїзда	100,44	6	602,6
Бригадо-години дизель-поїзної бригади	276,23	1	276,2
Паливо, кг	9,0	20	180,0
1 км/год інфраструктури станційних електрифікованих колій	638,88	0,4	255,6
Всього			2809,9

Економія витрат від збільшення дільничної швидкості руху усіх поїздів визначається по формулі

$$\Delta E_{\Sigma y} = E_y \times N \times 2\Delta V \times S/100 \quad (B.1)$$

де E_y – собівартості 1 години простою поїзда;

N – кількість пар потягів по даному напрямку руху;

S – довжина обслуговуваної дільниці;

ΔV – зміна швидкості руху поїздів на 1%.

Загальна економія витрат заміни автотранспортом поїзду спеціального призначення №7492/7491 за рік складе 341,09 тис. грн.

Додаток Д



ЗАТВЕРДЖУЮ

Ректор Дніпропетровського
національного університету
залізничного транспорту імені
академіка В.Лазаряна

О.М.Пшінько

2011р.

АКТ

про використання результатів кандидатської дисертаційної роботи Задої Вячеслава Олександровича «Удосконалення механізму управління залізничними пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні»

м. Дніпропетровськ

6 грудня 2011 року

Цей акт складено про те, що результати досліджень, виконаних Задоєм В.О. в дисертаційній роботі «Удосконалення механізму управління залізничними пасажирськими перевезеннями у приміському сполученні» використано:

- ГНДЛ «Економіка та управління залізничним транспортом» у Науково-дослідній роботі «Розробка методики розрахунку тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом в приміському сполученні» (№ державної реєстрації 0111U007616, Дніпропетровськ 2011).
- у навчальному процесі для студентів п'ятого курсу спеціальності 7.050201 «Менеджмент організацій» у дисциплінах «Економіка залізничного транспорту», «Економіка підприємства», «Управління конкурентоспроможністю» та дипломному проектуванні.

Перший проректор університету
професор, д.т.н.

Б.Є. Боднар

Проректор з наукової роботи
професор, д.т.н.

С.В. Мямлін

Завідуючий кафедрою «Економіка
і менеджмент», доцент, к.е.н.

М.В. Гненний

Науковий керівник ГНДЛ,
професор, д.е.н.

Ю.С. Бараш

Додаток Е

АКТ

впровадження окремих результатів кандидатської дисертаційної роботи
 Задой Вячеслава Олександровича
 «Удосконалення механізму управління залізничними пасажирськими
 перевезеннями у приміському сполученні»

м. Дніпропетровськ

26 грудня 2011 року

Основні розроблені у процесі дослідження теоретичні і методичні положення дисертаційної роботи Задой Вячеслава Олександровича на тему «Удосконалення механізму управління залізничними пасажирськими перевезеннями у приміському сполученні», а саме нові наукові підходи визначення собівартості перевезень окремим пасажирським поїздом у приміському сполученні на окремій дільниці, використовуються у діяльності Державного підприємства «Придніпровська залізниця» з метою реформування приміського господарства та підвищення ефективності його функціонування в умовах ринку.

Ці наукові підходи знайшли своє відображення у науково-дослідній роботі: «Розробка порядку визначення ефективності курсування пасажирських поїздів» (УДК 656.003.13, № державної реєстрації 0111U007615, Дніпропетровськ, 2011), виконаній НВП «Укртранскад» на замовлення ДП «Придніпровська залізниця», в якій Задоя В.О. був відповідальним виконавцем.

Акт складено в трьох примірниках.

Заступник начальника
 ДП «Придніпровська залізниця»
 з економічних питань

О. Ф. Мазнев
 «26» грудня 2011 р.

