

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
імені академіка В. Лазаряна

На правах рукопису

Момот Алла Володимирівна

УДК 656.224.027-185.4(477)

**ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИСОКОШВИДКІСНИХ
ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ**

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 – 2014

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	4
ВСТУП.....	5
Розділ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ЕФЕКТИВНОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ ВИСОКОШВИДКІСНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	14
1.1. Визначення економічної сутності поняття «швидкість руху пасажирських поїздів».....	14
1.2. Аналіз наукових праць щодо впровадження високошвидкісного пасажирського руху в країнах світу.....	22
1.3. Аналіз науково-дослідних робіт та наукових праць щодо впровадження високошвидкісного руху в Україні.....	30
1.4. Необхідність виконання досліджень щодо визначення економічної ефективності високошвидкісних пасажирських перевезень в Україні.....	50
Висновки до розділу 1.....	52
Розділ 2. АНАЛІЗ СТАНУ Й ЕФЕКТИВНОСТІ РОЗВИТКУ ШВИДКІСНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ.....	54
2.1. Послідовність виконання досліджень щодо визначення економічної ефективності підвищення швидкості пасажирських перевезень.....	54
2.2. Оцінка стану пасажирських швидкісних перевезень в Україні.....	65
2.3. Основні фактори, що впливають на підвищення мобільності населення та швидкості його подорожі.....	80
2.4. Принципи підвищення ефективності швидкісних та високошвидкісних пасажирських перевезень.....	85
Висновки до розділу 2.....	95

Розділ 3. НАУКОВІ ПІДХОДИ ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИСОКОШВИДКІСНОГО РУХУ В УКРАЇНІ.....	97
3.1. Визначення раціональних швидкостей руху та зон курсуювання пасажирських поїздів.....	97
3.2. Принцип встановлення залежності попиту на швидкісні перевезення від швидкості руху пасажирських поїздів.....	104
3.3. Методичні підходи до визначення ефективності будівництва та експлуатації швидкісних та високошвидкісних магістралей.....	110
3.4. Удосконалена методика визначення економічної ефективності будівництва та експлуатації високошвидкісної магістралі в Україні.....	135
Висновки до розділу 3.....	153
ВИСНОВКИ.....	156
ДОДАТКИ.....	159
Додаток А. Розрахунки економічних показників доцільності будівництва та експлуатації високошвидкісної магістралі в Україні за роками будівництва.....	160
Додаток Б. Акт впровадження результатів досліджень кандидатської дисертації Момот А. В. в навчальному процесі Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна.....	169
Додаток В. Акт впровадження результатів досліджень кандидатської дисертації Момот А. В. «Економічна ефективність високошвидкісних пасажирських залізничних перевезень в Україні» в Українській залізничній швидкісній компанії.....	170
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	171

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

АТ «Укрзалізниця», УЗ	Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця»
ДЕТУТ	Державний економіко-технологічний університет залізничного транспорту
ДПТ, ДНУЗТ	Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна
ДНДЦ УЗ	Державний науково-дослідний центр Укрзалізниці
Інтерсіті ⁺	Назва швидкісних поїздів в Україні зі спеціальним рухомим складом корейського виробництва
Інтерсіті	Назва швидкісних поїздів в Україні зі спеціальним рухомим складом чеського виробництва
КВБЗ	Крюківський вагонобудівний завод
УкрДАЗТ	Українська державна академія залізничного транспорту
УЗШК	Українська залізнична швидкісна компанія
ЧДД	чистий дисконтний дохід
ЦЛ	Головне пасажирське управління

ВСТУП

Актуальність теми. Протягом кількох років в Україні експлуатуються швидкісні пасажирські поїзди типу «Інтерсіті+», але поки що їх курсування не можна назвати ефективним, оскільки цей рух не є масовим. Перехід на перевезення пасажирів поїздами «Інтерсіті+» стримується наявною кількістю швидкісних поїздів, незручним графіком їх курсування для поїздок у відрядження та на відпочинок, високою вартістю проїзду й значною тривалістю поїздки в деякі міста України.

Перелічені фактори негативно впливають на впровадження швидкісного руху в Україні, знижуючи попит на користування такими поїздами на транспортному ринку пасажирських перевезень. Сучасний ринок пасажирських транспортних послуг потребує значної швидкості руху, оскільки пасажирів бажають подорожувати в межах України не більш як 6 годин з комфортом та низькою вартістю поїздки. Зараз сучасні залізничні швидкісні перевезення не відповідають таким вимогам і на деяких напрямках руху почали програвати літакам бюджетних компаній та автобусам класу люкс.

Для відвоювання на ринку пасажирських транспортних послуг своєї ніші Українська залізнична швидкісна компанія мусить позбутися вказаних недоліків, а Укрзалізниця – реконструювати залізничну інфраструктуру для курсування поїздів зі швидкостями до 200 км/год, що потребує значних коштів.

Для подальшого підвищення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень та витіснення на деяких напрямках руху авіаційного транспорту в Україні необхідно побудувати ізольовані магістралі для руху поїздів зі швидкістю 300–350 км/год, включити українську високошвидкісну мережу у євразійський транспортний простір та залучити для будівництва високошвидкісних магістралей (ВШМ) приватний капітал, оскільки держава сама не в змозі виділити такі кошти.

Проблемою підвищення швидкості пасажирських залізничних перевезень в Україні останнім часом займалися науковці Дніпропетровського

національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна А. А. Босов, І. П. Корженевич, Ю. С. Бараш, О. М. Гненний, М. Б. Курган, М. В. Гненний, Української державної академії залізничного транспорту В. Л. Дикань, Ю. В. Єлагін, М. О. Єрьоміна, А. О. Дергаусова, Н. Г. Челядінова та Державного економіко-технологічного університету транспорту Ю. Ф. Кулаєв, Є. М. Сич, І. М. Аксьонов, В. П. Гудкова, О. М. Гудков, О. О. Карась та ін. Але комплексні наукові дослідження щодо визначення економічної доцільності будівництва та експлуатації високошвидкісних магістралей в Україні поки не виконувалися.

У багатьох країнах світу високошвидкісний рух за тривалий час уже довів свою економічну ефективність. В Україні це питання обговорюється з 2002 року, але так і не визначена доцільність його впровадження, оскільки потребують удосконалення закордонні методики розрахунку перспективної мобільності населення України з урахуванням транзиту, кількості пасажирів, які будуть користуватися високошвидкісним рухом, оптимальних зон курсування вказаних поїздів. Тому актуальним завданням сьогодення є розробка теоретико-методологічних підходів і практичних рекомендацій щодо визначення економічної ефективності високошвидкісних пасажирських перевезень з урахуванням транзитного потенціалу України. Саме вказана проблема є метою цього дисертаційного дослідження

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана відповідно до положень таких програмних документів: Державної цільової програми реформування залізничного транспорту України на 2010–2019 роки, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390; Постанови Кабінету Міністрів України від 26.10.2011 № 1106 «Про внесення змін до Постанови Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 р. № 1390»; Транспортної стратегії України на період до 2020 року, затвердженої Кабінетом Міністрів України розпорядженням від 20 жовтня 2010 року № 2174; Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного

транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 року № 4442- IV; Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» від 23 лютого 2012 року № 4443-IV.

Основні положення дисертаційної роботи були використані в ініціативній науково-дослідній роботі «Ефективність впровадження в Україні швидкісних та високошвидкісних поїздів» (реєстраційний номер 0114U002414, 2014 рік) та в бюджетній фундаментальній науково-дослідній роботі «Розробка наукових основ і техніко-економічне обґрунтування етапів впровадження швидкісного й високошвидкісного руху поїздів в Україні» (номер державної реєстрації НДР 0114U002549).

Мета і завдання дослідження. *Метою дисертаційної роботи є обґрунтування теоретико-методичних підходів та розробка практичних рекомендацій щодо визначення економічної ефективності високошвидкісних пасажирських перевезень з урахуванням транзитного потенціалу України.*

Мета дослідження зумовила розв'язання таких завдань:

- удосконалити науковий підхід для проведення аналізу ефективності функціонування швидкісних поїздів на окремих напрямках руху, що дозволить визначати їх реальну рентабельність або збитковість та впровадити заходи щодо підвищення ефективності їх курсування;
- провести аналіз діяльності швидкісних пасажирських залізничних перевезень в країнах світу та теоретичних підходів щодо визначення їх економічної ефективності;
- удосконалити методичний підхід до визначення раціональних зон курсування швидкісних та високошвидкісних поїздів;
- розвинути класифікацію основних факторів, що сприяють підвищенню мобільності населення та ефективності курсування швидкісних та високошвидкісних перевезень;
- обґрунтувати методичні засади оцінювання прогностної середньої вартості поїздки пасажирів у швидкісному та високошвидкісному поїзді, що дозволить точніше визначати доходи пасажирської компанії;

- удосконалити методичний підхід щодо розрахунку перспективних обсягів перевезень по високошвидкісній магістралі з урахуванням середньої рухливості населення, терміну поїздки та коефіцієнта, що враховує додатково частоту поїздки пасажирів на заданій ділянці;

- розвинути науковий підхід щодо визначення економічної ефективності будівництва та експлуатації високошвидкісних магістралей в Україні з урахуванням конкурентних переваг та впливу зовнішніх факторів на діяльність компанії.

Об’єкт дослідження – процес забезпечення економічної ефективності високошвидкісних пасажирських залізничних перевезень в Україні.

Предмет дослідження – сукупність теоретичних, методичних та практичних підходів до визначення економічної ефективності пасажирських високошвидкісних перевезень в Україні.

Методи дослідження. Теоретичну та методологічну основу дисертаційного дослідження становлять: діалектичний підхід до розгляду економічних явищ і суперечностей; системний аналіз проблем забезпечення конкурентоспроможності транспортної галузі у сфері пасажирських залізничних перевезень; теоретичні положення економічної науки в галузі ефективності перевезень та ринкової трансформації економіки. Для вирішення поставлених завдань в дисертаційній роботі використовувалися системний підхід і такі методи досліджень:

- математичної статистики – для обробка статистичних даних роботи Української залізничної швидкісної компанії за звітний період;

- математичного аналізу – для визначення закономірностей роботи Української залізничної швидкісної компанії у звітному періоді;

- спостереження, деталізації, групування та узагальнення – для аналізу діяльності швидкісних пасажирських перевезень;

- прийняття рішень та стратегічного планування – для виконання наукових досліджень стосовно визначення економічної доцільності розвитку швидкісних перевезень та будівництва високошвидкісних магістралей;

- математичного програмування – для вирішення задач інвестування, етапності структурної реформи, зниження збитковості швидкісних пасажирських перевезень;
- «тяжіння» – для прогнозування кількості потенціальних пасажирів між окремими містами полігона високошвидкісної магістралі;
- концепція маржинального доходу – для визначення беззбитковості високошвидкісних пасажирських перевезень;
- теорія «конкурентних переваг» Портера – для визначення місця високошвидкісних пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в теоретичному та методичному обґрунтуванні нових підходів до визначення економічної ефективності пасажирських швидкісних та високошвидкісних залізничних перевезень в Україні, а саме:

удосконалено:

- науковий підхід до виконання аналізу роботи Української залізничної швидкісної компанії, який відрізняється від існуючого визначенням реальної частки витрат інфраструктури на базі форми 10 зал з урахуванням зносу залізничної колії від швидкісних поїздів, що дозволить правильно визначати вартість пасажирських перевезень поїздами «Інтерсіті»;
- методичні засади оцінювання прогнозованої середньої вартості поїздки пасажирів у швидкісному та високошвидкісному поїзді, які відрізняються від існуючих урахуванням коефіцієнта підвищення вартості проїзду в пасажирському поїзді залежно від його швидкості, значення якого для швидкостей руху до 140 км/год приймалося відповідно до діючої схеми побудови тарифів, для інших швидкостей – прогнозувалося з урахуванням європейського досвіду, що дозволить точніше визначати доходи пасажирської компанії;
- методичний підхід щодо розрахунку перспективних обсягів перевезень по високошвидкісній магістралі, який відрізняється від європейського, запропонованого французькою компанією «SYSTRA», оскільки дозволяє

додатково врахувати транзитний потік пасажирів через Україну, розподілити пасажирів по окремих ділянках пропорційно кількості населення міст, що входять у високошвидкісну магістраль, з урахуванням рухливості населення, терміну поїздки та коефіцієнта, що враховує додатково частоту поїздки пасажирів на заданій ділянці залежно від її призначення (відрядження, пересадка на літак, відпочинок та ін.);

– науковий підхід щодо визначення економічної ефективності будівництва та експлуатації високошвидкісних магістралей, що на відміну від існуючого уточнює принципи визначення вартості її будівництва, розрахунок кількості одиниць рухомого складу, оптимізує розрахунки доходів та витрат в контексті конкурентних переваг та впливу зовнішніх факторів на діяльність компанії, що дозволить підвищити обґрунтованість управлінських рішень та економічну ефективність функціонування високошвидкісних перевезень.

Набули подальшого розвитку:

– класифікація основних факторів, що сприяють підвищенню мобільності населення України, за рахунок включення нових ринкових та демографічних факторів, які дозволяють точніше прогнозувати рухливість населення в Україні на прогностні роки й підвищити ефективність курсування швидкісних та високошвидкісних перевезень;

– методичний підхід до визначення раціональних зон курсування швидкісних та високошвидкісних поїздів, який відрізняється від існуючого урахуванням таких додаткових факторів, як: стан залізничної інфраструктури та можливість її реформування; транзитний потенціал країни в пасажирському русі; стан економіки та економічного потенціалу країни; привабливість інвестиційного клімату; платоспроможність різних прошарків населення; попит на користування залізничним транспортом; стан культури населення, що дозволить підвищити ефективність впровадження та експлуатації швидкісних та високошвидкісних поїздів.

Практичне значення отриманих результатів полягає в їх використанні для управління ефективністю швидкісних та впровадження високошвидкісних

пасажирських перевезень в Україні, а саме:

- розроблена методика визначення оптимальних зон курсування швидкісних поїздів та беззбиткової вартості проїзду. Вказана методика дозволила розрахувати фактичну рентабельність або збитковість окремих поїздів «Інтерсіті+» і визначати напрямки впливу на їх населеність, доходи або витрати з метою ліквідації збитковості (акт впровадження від 14 травня 2014 року, виданий Українською залізничною швидкісною компанією);

- розроблена методика розрахунку перспективних обсягів перевезень по високошвидкісній магістралі, яка дозволяє розподілити пасажирів по окремих ділянках пропорційно кількості населення міст, що входять у високошвидкісну магістраль, з урахуванням: середньої рухливості населення, терміну поїздки, коефіцієнта частоти поїздки пасажирів на заданій ділянці та транзитного потоку пасажирів через Україну (акт впровадження від 15 травня 2014 року, виданий ДНУЗТ);

- удосконалена методика щодо визначення економічної ефективності будівництва та експлуатації високошвидкісних магістралей в Україні, що уточнює принципи визначення вартості їх будівництва, кількості одиниць рухомого складу, оптимізує розрахунки доходів та витрат в контексті конкурентних переваг та впливу зовнішніх факторів на діяльність компанії (акт впровадження від 15 травня 2014 року, виданий ДНУЗТ);

Окремі положення дисертаційної роботи були використані здобувачем у навчальному процесі для проведення практичних занять з дисциплін «Управління конкурентоспроможністю», «Управління змінами» та в ході виконання дипломних робіт у Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (акт впровадження від 15 травня 2014 року).

Особистий внесок здобувача. Сформульовані в роботі наукові результати, висновки, рекомендації й пропозиції, а також поняття належать особисто автору і є його науковими розробками. Дисертація є самостійно виконаною науковою працею, у якій автором особисто розроблено наукові

положення, методичні підходи та практичні рекомендації щодо удосконалення управління залізничними пасажирськими перевезеннями. З наукових праць, що виконані у співавторстві, у дисертації використані тільки ті положення та ідеї, які є результатом власної роботи здобувача. У наукових працях, які надруковані у співавторстві, особистий внесок автора наведено нижче.

У роботі [5] – розробка методики визначення оптимальних зон курсування швидкісних поїздів.

У роботі [6] – розробка удосконаленої методики визначення економічної ефективності будівництва та експлуатації ВШМ та її апробація.

У роботі [99] – розробка удосконаленої методики визначення економічної ефективності будівництва та експлуатації ВШМ.

У роботі [101] – аналіз наукових підходів щодо доцільності будівництва ВШМ.

В роботі [102] – розробка методичного підходу щодо визначення впливу швидкісного руху на доходи транспортних підприємств.

У роботі [103] – удосконалення методичного підходу щодо впливу швидкості руху на вартість подорожі.

Апробація результатів дисертації. Основні положення дисертаційної роботи доповідалися: на Шостій міжнародній науково-практичній конференції «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ-2012», м. Судак, жовтень 2012 року; XI Міжнародній науковій конференції «Проблеми економіки транспорту», яка проходила в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна у 2013 році; Дев'ятій науково-практичній міжнародній конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України», яка проходила в Українській державній академії залізничного транспорту, м. Харків, 2013 рік; Сьомій міжнародній науково-практичній конференції «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ-2013», м. Судак, жовтень 2013 року; XII Міжнародній науковій конференції «Проблеми економіки транспорту», яка

проходила в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна у 2014 році.

Публікації. Результати дисертаційних досліджень опубліковані у 12 друкованих працях, у тому числі 5 статей у фахових збірниках наукових праць (у тому числі 3 у співавторстві та 2 статті в наукометричних виданнях), 1 стаття у інших збірниках наукових праць (у співавторстві) та 6 у тезах доповідей наукових конференцій (у тому числі 3 у співавторстві). Загальний обсяг наукових статей – 3,7 ум. друк. арк., з яких особисто автору належить 3,1 ум. друк. арк.

Структура й обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, чотирьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг роботи – 192 сторінок, обсяг основного тексту – 151 сторінки, у тому числі 23 таблиці, 44 рисунки, вступ на 10 сторінках, висновки на 3 сторінках, список використаних джерел, який включає 207 найменувань, та 3 додатки на 11 сторінках.