

## НОВІ ПРИНЦИПИ ФОРМУВАННЯ ВИТРАТ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ

В роботі розроблено нові принципи формування витрат на перевезення пасажирів у приміському сполученні в окремому поїзді з урахуванням особливості рухомого складу, швидкості руху та комфорту.

*Ключові слова:* залізничний транспорт, пасажирські перевезення, витрати

В работе разработаны новые принципы формирования расходов на перевозки пассажиров в пригородном сообщении отдельно по каждому конкретному поезду с учетом особенности подвижного состава, скорости передвижения и комфорта.

*Ключевые слова:* железнодорожный транспорт, пассажирские перевозки, расходы

In the article the new principles of generating the costs of suburban passenger transportation for each specific train, taking into account features of the rolling stock, traffic speed and comfort are developed.

*Keywords:* railway transport, passenger transportation, costs

### Вступ

Після реформування залізничного транспорту України будуть організовані приватні приміські компанії з перевезення пасажирів у приміському сполученні, які будуть мати кілька власників. Фінансування цих компаній буде виконуватися за рахунок коштів власників (Укрзалізниця, місцевих або обласних адміністрацій, приватних організацій) та державних субсидій, які поступово будуть зменшуватися залежно від фінансових показників та конкретних умов за угодами.

### Постановка задачі

Тарифи на перевезення пасажирів у приміському сполученні повинні забезпечувати отримання власниками компанії доходів від надання відповідних послуг у розмірі, який забезпечить компенсацію їх витрат та формування економічно-обґрунтованого прибутку. Для цього слід спочатку визначити витрати окремого поїзду з урахуванням рухомого складу, з якого він сформований, швидкості руху та комфортності.

### Результати

Розрахунок тарифів базується на основі звітних даних за формою 10-зал, діючої Номенклатури витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України, інструкції з калькулювання собівартості перевезень на залізничному транспорті України.

Тарифи на перевезення пасажирів у приміському сполученні повинні бути диференційовані залежно:

- від покоління моторвагонного рухомого складу (старого, нового);
- виду рухомого складу (МВРС, рейковий автобус, вагон-трамвай);
- класності вагону (1-й клас, 2-й клас, 3-й клас);
- категорії поїзда за швидкістю (звичайний, швидкий, швидкісний);
- рівнем якості послуг (звичайний та підвищеного комфорту).

Під видами послуг розуміються послуги з перевезення пасажирів у приміському сполученні у вагонах певного типу та поїзді певної категорії.

Слід сказати, що реформування приміських пасажирських перевезень у країнах СНГ та Балтії відбувається дуже повільно, оскільки цей вид залізничних перевезень дуже збитковий, а субсидії уряду та компенсації пільгових перевезень виділяються не в повному обсязі. З цього приводу можна дійти висновку, що в Україні цей процес також буде відбуватися повільно.

Можна очікувати таку послідовність реформування приміських пасажирських перевезень:

1. Спочатку будуть утворені приміські пасажирські компанії за участю тільки Державної акціонерної компанії (ДАК) «УЗ» з частковою компенсацією пільг Урядом, але при суттєвих змінах організації та технології приміського залізничного руху;
2. Поступово місцеві органи влади великих міст із значною кількістю приміського населення, задіяного на підприємствах міста, будуть утворювати приміські пасажирські компанії разом з ДАК «УЗ»;
3. Після закінчення дії світової фінансово-економічної кризи, відновлення сталої діяльно-

сті великих підприємств міста із значною кількістю працівників, що мешкає у приміській зоні, приватні інвестори – власники цих підприємств почнуть приймати участь в організації спільних приміських залізничних компаній, які будуть виконувати не тільки приміські, а й внутрішньоміські перевезення.

Відповідно до наведеної вище послідовності, поетапно будуть будуватися приміські тарифи.

Для правильної побудови тарифів спочатку слід класифікувати витрати приміської пасажирської залізничної компанії, які умовно можна поділити на три основні частини (рис. 1):

- Послуги Державної акціонерної компанії ДАК «УЗ»;
- Власні витрати приміської пасажирської компанії;
- Послуги сторонніх організацій.

В 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 пасажирських поїздів по ній.

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

- Моторвагонна складова, що включає витрати на утримання моторвагонних електропоїздів, дизель-поїздів, рейкових автобусів та вагонів-трамваїв;
- Вагонна складова, яка включає звичайні пасажирські вагони, які ще експлуатуються на неелектрифікованих ділянках залізниць України.
- Витрати на утримання власної пасажирської інфраструктури, що знаходиться на балансі компанії;
- Витрати на утримання власної вокзальної інфраструктури, або 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 включаються 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 різний форми стосунків з Державною акціонерною компанією ДАК «УЗ»:

- Мати власні вокзали 3 – 5 класу, або орендувати в них приміщення;
- Орендувати приміську інфраструктуру, або викупити її;
- Ремонтувати рухомий склад в ДАК «УЗ» або у моторвагонних депо та заводах інших власників;
- Розраховуватися з ДАК «УЗ» за нитку графіка або на інших умовах.

З огляду на сказане концептуальний підхід до побудови тарифів на приміські пасажирські перевезення, що виконуються окремими філіями, дочірніми підприємствами та компаніями-операторами має бути гнучким, універсальним, ґрунтуватися спочатку на базі нової номенклатури витрат Укрзалізниці та статистичної форми 10-зал, а потім за власними дослідженнями після сталої роботи на ринку транспортних послуг.

Математично формулу для розрахунку витрат пасажирської приміської компанії (ВПК) в загальному вигляді можна представити (1):

$$\text{ВПК} = \text{П}_{\text{дак}} + \text{ВВК} + \text{ПСО}, \quad (1)$$

де  $\text{П}_{\text{дак}}$  – послуги Державної акціонерної компанії ДАК «УЗ», грн;

ВВК – власні витрати приміської пасажирської компанії, грн;

ПСО – послуги сторонніх організацій, грн;

$$\text{П}_{\text{дак}} = \text{П}_{\text{ле}} + \text{П}_{\text{лт}} + \text{П}_{\text{іс}}, \quad (2)$$

де  $\text{П}_{\text{ле}}$  – витрати за користування локомотивів електричної тяги, грн;

$\text{П}_{\text{лт}}$  – витрати за користування локомотивів теплової тяги, грн;

$\Pi_{ic}$  – витрати за користування залізничною інфраструктурою, грн;

$$ВВК = V_{en} + V_{дп} + V_{pa} + V_{вт} + V_{впi} + V_{вв} + V_i, \quad (3)$$

де  $V_{en}$  – витрати на роботу та утримання електропоїздів, грн;

$V_{дп}$  – витрати на роботу та утримання дизель-поїздів, грн;

$V_{pa}$  – витрати на роботу та утримання рейкових автобусів, грн;

$V_{вт}$  – витрати на роботу та утримання вагонів-трамваїв, грн;

$V_{впi}$  – витрати на утримання власної пасажирської інфраструктури, грн;

$V_{вв}$  – витрати на утримання власної вокзальної інфраструктури, грн;

$V_i$  – інші витрати пасажирської компанії (крім третьої групи), грн;

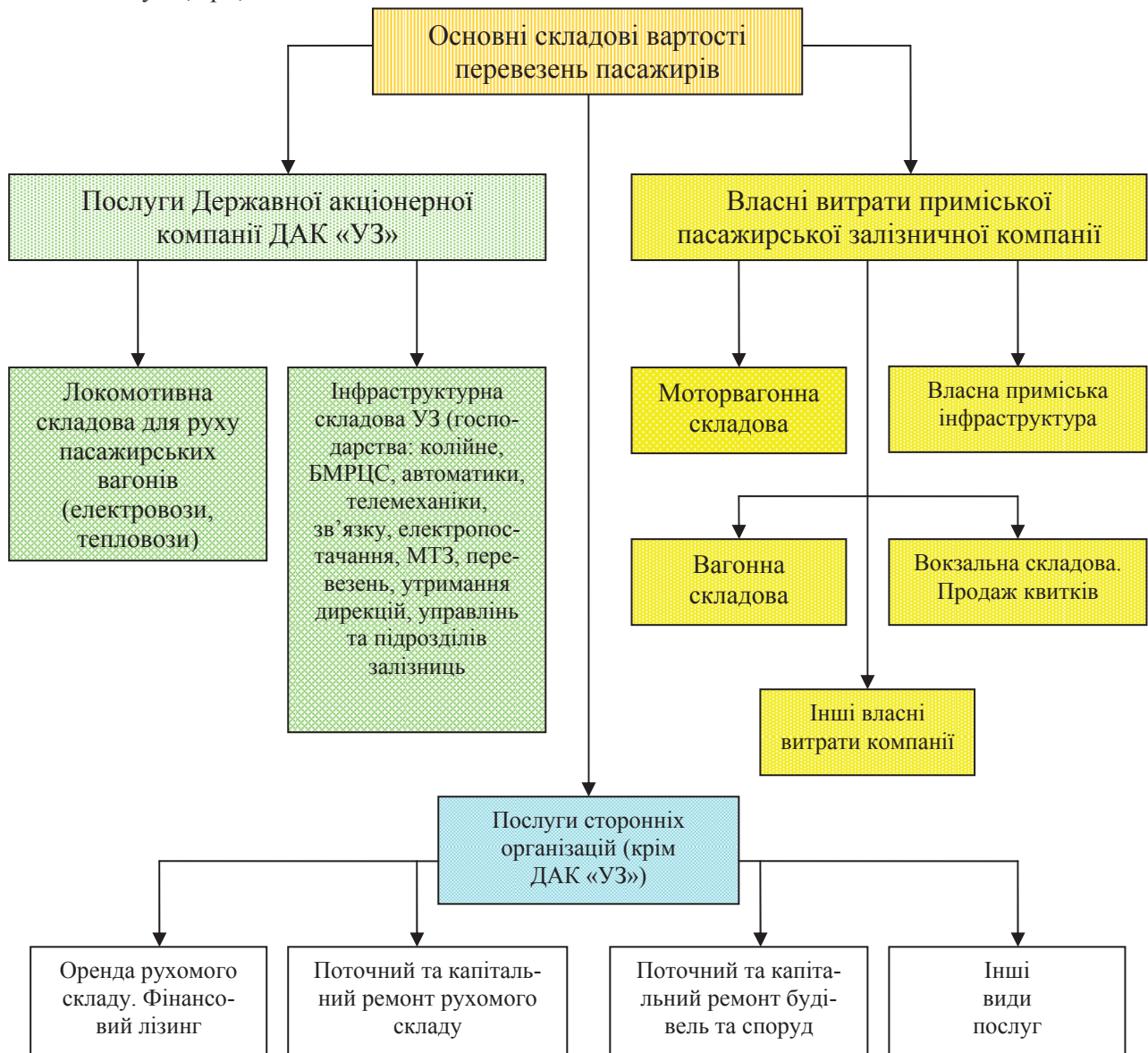


Рис. 1. Основні частини побудови тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні

$$PCO = \Pi_{орpc} + \Pi_{рpc} + \Pi_{рbc} + \Pi_i, \quad (4)$$

де  $\Pi_{орpc}$  – витрати на оренду рухомого складу за різними договорами, грн;

$\Pi_{рpc}$  – витрати на поточний та капітальний ремонт власного рухомого складу, грн;

$\Pi_{рbc}$  – витрати на поточний та капітальний ремонт інших будівель та споруд, що не увійш-

ли до складу власної пасажирської інфраструктури, грн;

$\Pi_i$  – інші витрати (крім витрат другої групи).

В свою чергу, кожен із складових формул (2) – (4) слід поділити на початкову-кінцеву та рухому операції та згрупувати за окремими вимірниками витрат, які є загальними для даної групи.

### **Висновки**

В роботі запропоновано новий теоретико-методичний підхід до визначення витрат окремого приміського пасажирського поїзду з урахуванням виду рухомого складу, категорії поїзда за швидкістю, рівнем комфорту та класності вагонів, що дозволило визначити його збитковість та надати пропозиції стосовно зниження

собівартості перевезень на певному напрямку руху.

### **БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК**

1. Номенклатура витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України [Текст] / Офіційно-практичне видання. – Вид-во ТОВ «Інпрес». – К.: Мін-во транспорту та зв'язку України, Укрзалізниця, 2008. – 414 с.
2. Витрати галузевих господарств за видами перевезень, економічними елементами та статтями витрат за фактичними показниками [Текст] / Матеріали Укрзалізниці. – К.: Укрзалізниця, 2010.

Надійшла до редколегії 12.01.2011.

Прийнята до друку 17.01.2011