



# ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ



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

О. П. ПІНЧУК

**ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРИМІСЬКИХ  
ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ  
РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ**

Дніпропетровськ  
2014

УДК 658.5:656.224 (-214)  
ББК 39 28  
П 32  
ISBN 978-966-1507-71-4  
Видавництво Маковецький Ю В., 2014

Рекомендовано до друку рішенням вченої ради Дніпропетровського  
національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна  
(протокол № 9 від 28.04 2014 р.)

Рецензенти: д-р екон. наук, проф. Копитко В. І.  
д-р екон. наук, доц. Гненний О. М.  
канд. екон. наук, доц. Гненний М. В.

## **ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ**

**П 32 ПІНЧУК О. П. : ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ  
ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ: Монографія/  
О.П. Пінчук – Дн-вск: Вид-во Маковецький, 2014. – 160 с. – ISBN 978-966-1507-71-4**

УДК 658.5:656.224 (-214)  
ББК 39 28

Монографія присвячена проблемі підвищення ефективності функціонування приміських пасажирських перевезень в умовах реформування залізничної галузі. У дослідженні діяльності приміських пасажирських перевезень особлива увага автором приділяється аналізу наукових праць щодо проблем підвищення їх ефективності, а також досвіду реформування залізничного транспорту в Росії, Казахстані та Естонії. Обґрунтовується необхідність проведення додаткових досліджень з питань підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень. Досліджено фактори та умови ефективного розвитку приміських пасажирських перевезень. Визначено напрямки досліджень відповідно до поставленої мети, проаналізовано потенціал господарства приміських перевезень Укрзалізниці та встановлено обсяги необхідних змін для підвищення його конкурентоспроможності. Велика увага приділена питанню щодо перспектив розвитку приміських пасажирських перевезень з урахуванням дії фінансово-економічної кризи. Розроблено принципи підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень, економічно обґрунтовано нові методи курсування приміських поїздів, розроблено новий теоретико-методологічний підхід до визначення витрат окремого пасажирського поїзда та формування витрат на приміські перевезення, запропоновано принципи побудови тарифів на перевезення пасажирів у приміському та регіональному сполученні.

Для наукових працівників, економістів, спеціалістів Укрзалізниці, викладачів, аспірантів, магістрів і студентів вищих навчальних закладів транспортної галузі.

Лл. 43. Табл. 27. Бібліогр.: 156 назв.

© Пінчук О. П., 2014  
© Дніпропетровський національний  
університет залізничного транспорту  
імені академіка В. Лазаряна, 2014  
© Видавництво Маковецький Ю.В.,  
Дніпропетровськ, 2014

ISBN 978-966-1507-71-4

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1	ДІЯЛЬНІСТЬ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЯК ОБ'ЄКТ ДОСЛІДЖЕННЯ...
	8
	1.1. Реформування залізничного транспорту в Україні та країнах СНД.....
	8
	1.2. Проблема функціонування приміського пасажирського залізничного транспорту в умовах ринку.....
	18
	1.3. Висвітлення проблеми підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень у наукових працях.....
	21
	1.4. Необхідність проведення додаткових досліджень з питань підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень.....
	34
	Висновки до розділу 1.....
	37
РОЗДІЛ 2	ДОСЛІДЖЕННЯ ФАКТОРІВ ТА УМОВ ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....
	39
	2.1. Вибір напрямку дослідження.....
	39
	2.2. Аналіз потенціалу господарства приміських перевезень Україні та визначення обсягів необхідних змін для підвищення його конкурентоспроможності.....
	48
	2.3. Вплив сил зовнішнього середовища на розвиток приміських пасажирських перевезень.....
	62
	2.4. Види пасажирських поїздів приміського сполучення та організаційна структура управління ними.....
	75
	2.5. Перспективи розвитку приміських пасажирських перевезень з урахуванням дії фінансово-економічної кризи..
	79
	Висновки до розділу 2.....
	92
РОЗДІЛ 3	ПРИНЦИПИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....
	94
	3.1. Економічне обґрунтування принципу курсування зонних поїздів приміського та регіонального сполучення.....
	94
	3.2. Теоретико-методологічний підхід до визначення витрат на функціонування окремого приміського пасажирського поїзда.....
	99
	3.2.1. Нові принципи формування витрат на перевезення пасажирів.....
	99
	3.2.2. Формування собівартості перевезення пасажирів у приміському та регіональному сполученнях.....
	104
	3.3. Побудова тарифів на перевезення пасажирів у приміському та регіональному сполученнях.....
	127
	Висновки до розділу 3.....
	136
ВИСНОВКИ.....	138
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	140
ДОДАТКИ	
Додаток А	Розрахунок тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні на полігоні Укрзалізниці.....
	154



## ВСТУП

Ефективне функціонування залізничного транспорту пов'язане з удосконаленням його організаційної структури; оновленням основних фондів і рухомого складу; впровадженням новітніх технологій і швидкісного руху; наданням нових видів послуг і захопленням нових секторів транспортного ринку; збільшенням прибутковості перевезень вантажів і пасажирів та інтегруванням до європейської транспортної системи.

Вирішити цю проблему за відсутності сталого бюджетного фінансування можливо за умови акціонування залізничної галузі та залучення недержавних інвестицій. Для цього в Україні розпочалася корпоратизація залізниць з одночасним утворенням єдиної юридичної особи – Державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування ДАТ «УЗ». Розв'язання цієї проблеми пов'язане з реформуванням організаційної структури та підвищенням ефективності функціонування усіх господарств залізничного транспорту.

У найгіршому стані перебуває господарство приміських перевезень, оскільки його збитковість коливається в межах 86-88 %. виправити повністю це становище протягом кількох років неможливо, тому що ці перевезення є соціально спрямованими і потребують постійних дотацій з боку уряду та місцевих органів влади.

Для підвищення ефективності функціонування приміських пасажирських перевезень в умовах реформування залізничної галузі необхідно розробити багато заходів, але автор у монографії зосередив свою увагу лише на трьох принципових питаннях:

- розробка економічних підходів до обґрунтування доцільності впровадження нових методів організації руху приміських поїздів;
- розробка нових принципів формування собівартості перевезень окремого пасажирського поїзда в приміському та регіональному сполученнях, що дозволить ефективно впливати на зниження їх збитковості;
- побудова науково обґрунтованих соціально спрямованих тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні.

Окремі завдання даної проблеми в різні періоди вирішували: радянські вчені – А. П. Абрамов, І. В. Белов, М. І. Бещев, М. Н. Біленький, В. Г. Галабурда, О. В. Дмитренко, М. У. Дмитрієв, Ф. П. Кочнев, М. В. Правдін, Н. Г. Сміхова; українські

вчені – І. М. Аксьонов, Ю. С. Бараш, О. Г. Дейнека, В. Л. Дикань, Г. Д. Ейтутіс, Н. М. Колесникова, Ю. Ф. Куласв, М. В. Макаренко, А. М. Новікова, Ю. Є. Пашенко, В. М. Самсонкін, Є. М. Сич, Ю.М. Цветов, Є. І. Балака, О. М. Гудков, В. П. Гудкова, О. М. Криво-пішин, О. В. Семенцова, О. О. Карась, К. В. Шерепа та ін.

Вказані задачі є актуальними, оскільки організація руху приміських пасажирських поїздів в Україні потребує значної оптимізації для підвищення ефективності роботи приміського господарства, а тарифна політика України щодо перевезення пасажирів у приміському сполученні побудована на базі тарифів, розроблених ще за часів СРСР в умовах дії регульованої економіки, і не змінювалася протягом 20 років. Актуальність цих напрямків, їх недостатнє теоретичне, методологічне й практичне опрацювання визначили вибір теми дослідження.

Монографія виконана відповідно до положень таких програмних документів: 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.

Метою дослідження є розробка теоретичних і методологічних підходів з підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень в умовах реформування залізничного транспорту.

*Мета дослідження зумовила розв'язання таких завдань:*

- аналіз проміжних результатів реформування залізничного транспорту в Україні та країнах СНД;
- дослідження проблеми підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень у наукових працях;
- дослідження потенціалу господарства приміських перевезень та визначення обсягів необхідних змін для підвищення його конкурентоспроможності;
- визначення впливу сил зовнішнього середовища на розвиток приміських пасажирських перевезень;
- економічне обґрунтування нових методів курсування приміських поїздів;

– розробка нового теоретико-методологічного підходу до визначення витрат окремого пасажирського поїзда та формування витрат на приміські перевезення;

– розробка принципів побудови тарифів на перевезення пасажирів у приміському та регіональному сполученні.

*Об'єкт дослідження*– виробничо-господарська діяльність господарства приміських перевезень.

*Предмет дослідження* – шляхи підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень в умовах реформування залізничної галузі та системи тарифоутворення.

*Методи дослідження.* Теоретичну та методологічну основу дослідження становлять діалектичний підхід до розгляду економічних явищ і суперечностей; системний аналіз проблем забезпечення конкурентоспроможності транспортної галузі у сфері приміських залізничних перевезень; теоретичні положення економічної науки в галузі ринкової трансформації та управління національним господарством.

Для вирішення поставлених задач використовувалися такі загальнонаукові та спеціальні методи:

– математичної статистики – для обробки статистичних даних роботи приміського пасажирського господарства за звітний період;

– математичного та порівняльного економічного аналізу – для визначення закономірностей роботи приміського пасажирського господарства за звітний період;

– теорії ймовірностей – для обробки та прогнозування обсягів пасажирських перевезень у приміському сполученні;

– прийняття рішень, стратегічного планування та системний підхід – для виконання наукових досліджень стосовно підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень в умовах реформування галузі;

– логічного та імітаційного моделювання – для побудови аналогової та математичної моделі фінансових потоків майбутньої компанії-оператора з управління приміськими перевезеннями;

– порівняльного економічного аналізу – для групування витрат окремого приміського пасажирського поїзда за окремими складовими.

Монографія складається з трьох розділів:

У першому розділі досліджується діяльність приміських пасажирських перевезень. Особлива увага автором приділяється аналізу нау-

кових праць щодо проблем підвищення їх ефективності, а також досвіду реформування залізничного транспорту в Росії, Казахстані та Естонії. Обґрунтовується необхідність проведення додаткових досліджень з питань підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень.

У другому розділі досліджуються фактори та умови ефективного розвитку приміських пасажирських перевезень. Визначено вибір напрямку досліджень до вирішення поставленої мети, проаналізовано потенціал господарства приміських перевезень Укрзалізниці та визначено обсяги необхідних змін для підвищення його конкурентоспроможності. Велика увага приділена питанню щодо перспектив розвитку приміських пасажирських перевезень з урахуванням дії фінансово-економічної кризи.

У третьому розділі розроблено принципи підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень, економічно обґрунтовано нові методи курсування приміських поїздів, розроблено новий теоретико-методологічний підхід до визначення витрат окремого пасажирського поїзда та формування витрат на приміські перевезення, запропоновано принципи побудови тарифів на перевезення пасажирів у приміському та регіональному сполученні.

Інформаційну базу дослідження становлять: укази Президента, законодавчі та нормативні акти України щодо залізничного транспорту; європейське залізничне законодавство; матеріали державного комітету статистики України; монографії, українські та зарубіжні періодичні наукові видання; матеріали наукових конференцій; науково-дослідні роботи; результати власних досліджень автора. У процесі підготовки видання використано результати багатьох науково-дослідних робіт, які на замовлення Укрзалізниці виконував Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (відповідальним виконавцем був автор).

Отже, у монографії зроблено спробу ознайомити наукову громадськість та широке коло працівників залізничного транспорту з найбільш важливими науковими результатами дослідження проблеми підвищення ефективності функціонування приміських пасажирських перевезень в умовах реформування залізничної галузі.



## **Діяльність приміських пасажирських залізничних перевезень як об'єкт дослідження**

### **1.1. Реформування залізничного транспорту в Україні та країнах СНД**

*Реформування залізничного транспорту в Україні.* Залізничний транспорт є основним видом транспорту в Україні, оскільки забезпечує близько 50% вантажних та 38% пасажирських перевезень[42]. На сьогодні залізничний транспорт у цілому задовольняє потреби суспільного виробництва й населення в перевезеннях. Проте ефективність діяльності галузі, якість послуг, які надаються споживачам, не відповідають сучасним вимогам та європейським стандартам, що створює реальні загрози для подальшого розвитку економіки та національної безпеки держави. Це призвело до того, що залізничний транспорт на ринку транспортних послуг втратив за останні 10 років 11% обсягів пасажирських перевезень. Така ж негативна тенденція спостерігається протягом 2003–2008 років у вантажних перевезеннях.

Системний аналіз стану й напрямів розвитку галузі показує, що в її діяльності існує низка серйозних проблем:

- недостатня ефективність системи державного регулювання;
- невідповідність організаційної структури управління галузю умовам сучасного ринку;
- недосконалість нормативно-правової бази функціонування залізничного транспорту;
- порушення принципу простого відтворення основних виробничих засобів;
- недостатня ефективність діяльності галузі;
- низька продуктивність праці та недостатній рівень мотивації працівників.

До цього слід додати негативний вплив на діяльність залізничного транспорту світової фінансової кризи, яка розпочалася в четвертому кварталі 2008 року.

Галузь потребує негайного реформування для підвищення ефективності її функціонування та інтеграції до європейської транспортної



системи, оскільки монополізація ринку залізничних пасажирських транспортних послуг не сприяла і не сприяє підвищенню якості наданих послуг, зниженню та оптимізації витрат, зростанню продуктивності праці в галузі.

Для того щоб підвищити ефективність, треба, насамперед розуміти, що означає це поняття. З огляду на сказане вище виникає питання, «Що таке ефективність?»

У економічній енциклопедії [49, с. 508] сказано: «Ефективність – здатність приносити ефект, результативність процесу, проекту тощо, які визначаються як відношення ефекту, результату до витрат, що забезпечили цей результат».

У свою чергу економічний ефект [49, с. 506] – це «...кількісна та якісна характеристика впливу елементів економічної системи на результативність її функціонування. На відміну від технічного, технологічного та інших неекономічних ефектів, економічна ефективність існує переважно у грошовій формі й є грошовим доходом. Тому в певному значенні поняття “економічний ефект” і “грошовий дохід” тожоні».

Д. В. Басова констатує: «Термін “ефект” у перекладі з латинської означає “результат”. Отже, категорія “ефективність” може інтерпретуватись як “результативність”. Термін ефект має значення результату, наслідку зміни стану певного об'єкта, зумовленої дією зовнішнього або внутрішнього чинників. Якщо провести математичну аналогію, то ефект – це різниця, приріст деякої змінної або різниця її попереднього і наступного значень. Зрозуміло, що значення цієї дельти може бути як додатним, так і від'ємним, або взагалі нульовим. Подібно до цього й ефект може бути як позитивним, коли зміни є корисними, так і негативним, коли зміни деструктивні, або нульовим, коли змін немає. Утім, останній випадок, а саме коли результат нульовий, можна в конкретних умовах вважати або позитивним, або негативним ефектом і окремо не розглядати» [16, с. 14].

В економічній літературі є багато глибоких теоретичних досліджень, що відображають певні проблеми економічної ефективності. У працях багатьох вчених не тільки висловлюються підходи до комплексних проблем теорії економічного аналізу ефективності виробництва, але і знаходять віддзеркалення особисті питання, пов'язані з постановкою методичних аспектів формування показників ефективності суспільного виробництва, пошуком раціонального поєднання

питань вимірювання, оцінки і планування ефективності виробництва. До таких робіт слід віднести праці російських вчених Л. І. Абалкіна, С. А. Аханова, А. І. Касьянова, М. З. Бору, П. Г. Буніча, М. П. Голіка, І. Я. Каца, Д. С. Львова, А. І. Муравйова, С. А. Нікітіна, Р. М. Петухова, В. Н. Рибіна, Т. С. Хачатурова та інших.

В Україні проблемам дослідження ефективності присвячено науковій праці І. І. Лукінова, Б. М. Данілішина, С. Б. Мочерного, Г. Башнянина, С. Середи, Б. Дубового, Ю. Гончара, В. П. Бабица.

Окремо слід зупинитися на проблемі ефективності залізничного транспорту. Цією проблемою займалися Ю. Ф. Кулаєв, В. Л. Дикань, Ю. М. Цветов, Є. М. Сич, М. В. Макаренко, О. Г. Дейнека, Н. В. Чебанова, Ю. С. Бараш, В. В. Скалозуб, Г. Д. Ейтутіс, Н. М. Колеснікова, О. М. Гненний та багато інших вчених.

Проблемі підвищення ефективності роботи залізничного транспорту в останні роки приділяється багато уваги Президентом України, Кабінетом Міністрів, Міністерством інфраструктури України (раніше – Міністерство транспорту та зв'язку) та Укрзалізницею. В основному ставка робиться на реформування залізничної галузі та інтеграцію у європейський транспортний простір.

Після затвердження Кабінетом Міністрів України Концепції [72, 73] підхід до реформування залізничного транспорту змінювався кілька разів. Спочатку було розроблено проект реструктуризації [36, 37, 61, 59], за яким передбачалося впровадити інтеграційну модель реформування галузі в три етапи з утворенням Державної акціонерної компанії «Українські залізниці» (ДАК «УЗ») – єдиний суб'єкт господарювання. Залізниці при цьому втрачали право юридичної особи та розділялися на окремі види перевезень і господарства (вантажні, пасажирські, приміські, інфраструктура та ін.).

На верхньому рівні ДАК «УЗ» – рівні правління компанії – були запропоновані департаменти, які об'єднують перераховані структурні підрозділи залізниць і таким чином утворюють вертикально-інтегровану структуру управління замість існуючої організаційної структури, побудованої за територіальним принципом. Інші підприємства і організації, пов'язані з технологічним процесом залізничних перевезень, увійдуть до компанії зі статусом філій. Окремі підприємства, що вже мають сформований ринковий потенціал, реорганізуються в дочірні підприємства компанії.

Остаточної структури управління поки не існує, оскільки дебатується необхідність утворення регіональних відділень на середньому рівні (служби залізниць), їх організаційна структура та форма господарювання [26, 27, 43, 59].

У кінці третього етапу реформування **у сфері вантажних перевезень** пропонується:

- створити сприятливі умови та стимули для подальшого розвитку приватної власності на рухомий склад;
- організувати підприємства різних форм власності для надання послуг з логістики;
- залишити філії з вантажних перевезень у складі ДАК «УЗ» та виділити в окремі дочірні підприємства операторів з перевезень вантажів спеціальним рухомим складом.

**У сфері пасажирських перевезень у дальньому сполученні** пропонується виділити в незалежні підприємства з державною змішаною та приватною формами власності пасажирський сервіс (забезпечення постільними речами та білизною, продаж квитків та деякий вокзальний сервіс, пасажирські перевезення та ремонт пасажирських вагонів). Вокзали, пасажирські технічні станції та технологічний центр управління пасажирськими перевезеннями рекомендовано реорганізувати в окремі дочірні підприємства зі статусом юридичної особи.

**У сфері пасажирських перевезень у приміському сполученні** пропонується організувати регіональні дочірні підприємства ДАК «УЗ», регіональні компанії за участю місцевих органів влади та інші компанії з різною формою власності.

**Інфраструктура залізниць** залишиться під контролем ДАК «УЗ» як філія, що буде сприяти її раціональному розвитку.

**Тягу поїздів** пропонується виділити в окрему філію або дочірнє підприємство, яке завжди буде перебувати під керівництвом ДАК «УЗ». Поряд на ринку транспортних послуг зможуть функціонувати компанії з тяги поїздів різних форм власності, які будуть мати власні локомотиви.

**У сфері ремонту та обслуговування рухомого складу та транспортних засобів** пропонується частину вагонних депо для капітального та деповського ремонту залишити за ДАК «УЗ» як дочірні підприємства, а другу частину передати на приватизацію з державною та іншими формами власності на майно.

Після кількох років сталої роботи на ринку транспортних послуг поряд з ДАК «УЗ» та її дочірніми підприємствами і товариствами з обмеженою відповідальністю, де компанія має 100% акцій, з'являться приватні компанії та компанії з різними формами власності, які утворюють два сектори – державної та приватної власності.

У середині 2008 та у 2009 роках запропонована інтеграційна модель реформування почала модифікуватися за двома напрямками. За пропозицією Міністерства транспорту та зв'язку України для того, щоб узгодити з чинним законодавством існуючу структуру Укрзалізниці, було запропоновано залишити її без усіх структур, не пов'язаних з перевезеннями, та підприємств «Укрспецвагон», «Укррефтранс» і «Ліски» та ін. Таким чином у підпорядкуванні Укрзалізниці повинні були залишитися тільки безпосередньо залізниці.

При цьому було рекомендовано організаційну структуру Укрзалізниці перетворити з адміністрації, яка об'єднувала шість залізниць (юридичних осіб), на єдине державне підприємство в якому залишиться працювати близько 360 тис. чол.

У світовій практиці не існує жодної державної структури, побудованої за функціональним принципом з такою чисельністю робітників, оскільки таким великим підприємством неможливо управляти.

Укрзалізниця всупереч Мінтрансзв'язку запропонувала тимчасово до впровадження реформування утворити державний концерн, який вирішував одночасно дві проблеми:

- 1) узаконення юридичного статусу Укрзалізниці, який не відповідав чинному законодавству України;
- 2) збереження дієздатного механізму управління залізничними перевезеннями в умовах світової фінансово-економічної кризи.

Після довгих дебатів про подальший підхід до проблеми реформування залізничного транспорту Кабінет Міністрів України своєю Постановою від 16 грудня 2009 року № 1390 [37] затвердив Державну цільову програму реформування залізничного транспорту на 2010–2015 роки, за якою Укрзалізниця мусить провести реструктуризацію, що передбачає перебудову її організаційної структури управління за вертикально-інтегрованим принципом. Але конкретна модель реформування галузі Постановою не визначена.

В останні два роки було видано три основних нормативних документи, які регламентували діяльність залізничного транспорту в найближчі роки:



– Транспортна стратегія України на період до 2020 року, затверджена Кабінетом Міністрів України розпорядженням від 20 жовтня 2010 року № 2174 [122].

– Програма економічних реформ на 2010–2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава – 2010 рік» [123].

– Указ Президента України № 504/2011 «Про Національний план дій на 2011 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010–2014 роки» [121].

У Європі реформування залізничної галузі відповідно до Директиви ЄС виконали багато країн. Усі вони йшли своїм шляхом, досягли певних результатів, але реформування у жодній з країн не було настільки ефективним, щоб його можна було вважати взірцем для наслідування.

Основна мета реформування – підвищення ефективності всіх видів перевезень. Країни західної Європи, які мали багатий досвід роботи у ринковій економіці, використовували для реформування радикальні моделі – розділення та холдингову. Країни східної Європи та колишнього СРСР реформування почали за інтеграційною моделлю, яка передбачає утворення єдиної юридичної особи – державної акціонерної компанії замість окремих залізниць.

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.

Як приклад нижче представлено досвід реформування залізничних адміністрацій трьох країн пострадянського простору – Росії, Казахстану та Естонії, які по-різному підходили до процесу реформування галузі.

*Результати виконання Програми структурної реформи в Росії* [101, 102, 106, 119, 130, 142]. Реформу залізничного транспорту передбачалося провести за трьома етапами [153]. Низка завдань реформи на сьогодні не виконана, а реалізація деяких заходів призвела до



негативних результатів. Реструктуризація пасажирських перевезень позитивних результатів мала такі результати:

- Береглася збитковість пасажирських перевезень. У 2008 році збитки від пасажирських перевезень становили 31,7 млрд руб. у дальньому й 34,8 млрд руб. у приміському сполученні. На покриття цих збитків з бюджету були виділені субсидії в розмірі 19,6 і 2,0 млрд руб. відповідно. Іншу частину збитків компенсували доходи від вантажних перевезень.

- Істотного залучення приватних інвестицій у розвиток інфраструктури залізничного транспорту не відбулося. У 2009 році 81,2% від загального розміру інвестиційної програми ВАТ «РЖД» було профінансовано за рахунок коштів самого ВАТ «РЖД».

- Розвитку конкуренції між перевізниками на залізничному транспорті не відбулося. ВАТ «РЖД» на сьогоднішній день є єдиним публічним перевізником вантажів, виконує більше 99% пасажирообороту в дальньому сполученні, а приміські пасажирські перевезення виконуються тільки компаніями холдингу ВАТ «РЖД».

- Виникло істотне відставання розвитку нормативно-правової бази від розвитку самого залізничного транспорту.

Відповідно до Програми структурної реформи, мета третього етапу – «створення розвиненого конкурентного ринку залізничних перевезень» [142]. Для цього Програмою передбачені такі дії:

- оцінка доцільності й способів повного організаційного відділення інфраструктури від перевізної діяльності;
- розвиток приватної власності на магістральні локомотиви;
- продаж ліцензій на здійснення пасажирських перевезень у приміському сполученні з обмеженим терміном дії (франшиз);
- оцінка можливості створення декількох конкуруючих між собою вертикально інтегрованих залізничних компаній.

Президент ВАТ «РЖД» В. І. Якунін [153] назвав низку причин, що не дозволяють реалізувати програму третього етапу реформи так, як це планувалося у 2003 році:

1. Неможливість виділення послуг локомотивної тяги. На його думку, локомотивна тяга є технологічним елементом процесу перевезення й не може використовуватися як таксі.

2. Поділ Федеральної пасажирської компанії за територіальною ознакою треба взагалі виключити. Конкуренція в пасажирських перевезеннях повинна розвиватися через боротьбу за державне замовлен-

ня й франшизу — продаж товарів і послуг у порядку комерційної концесії, що дозволяє залучити приватні інвестиції.

3. Недосконалість тарифної політики: немає методики розрахунку ефективності вкладення державних коштів у розвиток залізничного транспорту; не закріплено в нормативній практиці обов'язок держави компенсувати перевізникові доходи, не отримані через державне регулювання тарифів.

Завідувач лабораторії аналізу й прогнозування транспортно-логістичних систем Інституту народногосподарського прогнозування РАН професор, доктор економічних наук Ю. А. Щербанін [60] висловив свої зауваження з приводу проміжних результатів реформування залізничної галузі:

1. Реформування галузі відбувалося під девізом ліквідації «природної монополії». Для цього необхідне глибоке й ретельне вивчення проблем «монополії» взагалі, але сьогодні, на основі десятилітнього досвіду реформ, немає доказів і ілюстрації того, що новостворена залізнична конструкція економічно більш вдала, ніж МПС — монополіст.

2. Після завершення реформ у ВАТ «РЖД» залишаються головні й станційні колії, системи енергопостачання, сигналізація й зв'язок. Усе інше буде в приватних руках. У цих умовах держава не зможе далі впливати на залізниці.

3. Поступове скорочення перевезень пасажирів поїздами приміського сполучення суттєво впливає на перевантаження міських і окружних автодоріг у великих російських мегаполісах.

**Результати реформування залізничного транспорту в Республіці Казахстан.** 8 квітня 2010 року уряд Республіки обговорював це питання на своєму засіданні [7, 64, 124, 125, ].

Було відзначено, що за останні 10 років уряд прийняв дві програми реформування галузі. У цілому, проміжні результати структурно-інституціональної реформи галузі були позитивними. Однак не всі заходи виконані в повному обсязі й деякі цілі реформи поки не досягнуті. Чинна модель залізничного транспорту характеризується так:

- конкурентний ринок сформований тільки в сегменті оперування вагонами й пасажирськими перевезеннями (конкуренція «за ринок»);
- операційна модель сформована в результаті реструктуризації не за функціями, а за групами активів;

– основні сегменти – послуги інфраструктури й перевезення пасажирів – функціонують у монопольному режимі під твердим і неефективним державним регулюванням;

– тарифи на послуги залізничного транспорту на практиці є інструментом соціально-економічної політики.

Відставання темпів розвитку залізниці від сучасних потреб економіки й населення зумовлене такими проблемами:

– перехресне субсидування соціально значущих послуг зберігається за рахунок рентабельних;

– рівень тарифів не забезпечує покриття операційних та інвестиційних витрат.

Для забезпечення розвитку галузі, підвищення ефективності та якості послуг, залучення інвестицій у відновлення активів розроблені основні напрямки розвитку залізничного транспорту Республіки Казахстан до 2020 року. Передбачено реорганізацію АТ «НК «КТЖ» у холдингову структуру з корпоративним центром і дочірніми компаніями з перевезення вантажів, пасажирів і послуг магістральної залізничної мережі.

Реформа державного регулювання буде здійснюватися поетапно. У 2010 році передбачалося спрямувати кошти держбюджету разом з інвестиціями приватного сектора й Національної компанії «КТЖ» на відновлення пасажирського рухомого складу.

Казахстан позбудеться дефіциту пасажирських вагонів уже в 2014 році. Це відбудеться за рахунок капітально-відновлювального ремонту наявного парку, а також оптимізації пасажирських маршрутів і їхнього переведення на швидкісний рух. Крім того, для доведення рівня зношування активів до нормативного, якісної їхньої модернізації й забезпечення адекватної транспортної основи зростання економіки в період до 2020 року компанія планує інвестувати приблизно 3 трильйони тенге.

**Реформування і структурні перетворення залізничного транспорту Естонії [71].** Реформування і структурні перетворення залізничного транспорту Естонії розпочалися відразу після утворення в січні 1992 року державного підприємства «Естонська залізниця», проходили за чотири етапи і закінчилися у 2009 році. Реформування має, крім позитивних, деякі негативні наслідки. До позитивних слід віднести:

1. Підвищення безпеки руху поїздів з урахуванням стандартів ЄС.

2. Зміну культури виробництва й ставлення до цього питання.
3. Прогрес у гарантуванні безпеки перевезень небезпечних вантажів.
4. Відновлення техніки й рухомого складу. Впровадження нового типу локомотивів серії «З» з навантаженням на вісь 30 т. Колійне господарство стало здійснювати поточне утримання колії в основному технікою на автозалізничному ході (HR). Рятувальна техніка одержала серйозне відновлення.
5. Постійний процес відновлення технології роботи залізниці з відповідними змінами структури для забезпечення ефективності роботи підприємства.

До негативних наслідків реформи варто віднести:

1. Перешкоджання процесу реформування галузі з боку державних контрольних органів.
2. Порушення цілісності колійного господарства. Окремі підрозділи його були передані в інші підрозділи інфраструктури.
3. Структурні зміни і скорочення працівників, які необхідні для забезпечення ефективної роботи підприємства
4. Відставання підготовчих процесів до проведення змін (технологія, навчання, зміни нормативних документів) від процесів реформування.

У цілому 4-й етап позитивно вплинув на зміну мислення працівників. Він підготував залізницю до гірших часів, коли відбувся різкий спад вантажної роботи.

У 2006 році уряд Естонської Республіки ухвалив рішення щодо викупу державою назад 66% акцій АТ «Естонська залізниця», і з січня 2007 року держава стала єдиним його власником.

У 2009 році був утворений концерн АТ «Естонська залізниця» в складі трьох акціонерних товариств: АТ «Естонська залізниця» і дочірні фірми АТ EVR Infra, АТ EVR Cargo.

Отже, таким чином, майже повністю виконані вимоги директиви ЄС про відділення інфраструктури від перевізної діяльності й задіяна європейська модель реформування залізниць. Для повного виконання вимог директив ЄС потрібно повністю відокремити вантажних перевізників від інфраструктури.

Можна зробити висновок, що при проведенні реформ у залізничній галузі слід досконально вивчити досвід залізничних адміністрацій



вказаних країн та Литви [126] для уникнення помилок та негативних наслідків.

## **1.2. Проблема функціонування приміського пасажирського залізничного транспорту в умовах ринку**

Пасажирське господарство є однією з головних складових залізничного транспорту України [62, 63, 141]. В умовах сучасного ринку воно почуває себе не дуже комфортно, оскільки тарифи на перевезення пасажирів не змінювалися ще з радянських часів. У той же час індексація, яку проводить Укрзалізниця з дозволу уряду, значною мірою не покриває зростання витрат на перевезення. Завдяки цьому загальна збитковість пасажирських перевезень коливається у межах 37–52%. Коштів на придбання нового та на капітальні ремонти існуючого рухомого складу, катастрофічно не вистачає. Знос пасажирських вагонів та моторвагонних поїздів зріс до 85–90%. Кількість вагонів у поїздах та якість перевезень постійно знижується. Завдяки цьому обсяги залізничних пасажирських перевезень теж поступово почали знижуватися (рис.1.1) з 53% у 1995 році до 36% у 2008 році (різниця 17%). У той же час нішу залізничного транспорту зайняв автомобільний транспорт, у якого перевезення за цей же період збільшилися з 29% до 42% (різниця 13%).

Така тенденція негативна, оскільки за даними ЄС обсяги витрат на боротьбу з негативними наслідками автотранспорту в 40 разів більші, ніж для залізничного транспорту.

За розрахунками Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна в Україні це співвідношення коливається у межах 30–33%.

Пасажирські перевезення в Україні за видами сполучення розподілені:

- на внутрішнє сполучення – перевезення пасажирів у межах України (буває прямим та місцевим);
- міждержавне сполучення – перевезення пасажирів між країнами СНД;
- міжнародне сполучення – перевезення пасажирів між країнами Європи;



– приміське сполучення – перевезення пасажирів у межах одного або кількох регіонів, прив’язаних до адміністративних областей, іноді залізниць на відстань до 200 км (іноді більше), які виконуються переважно в моторвагонному рухомому складі (зрідка в класних вагонах без нумерації місць).

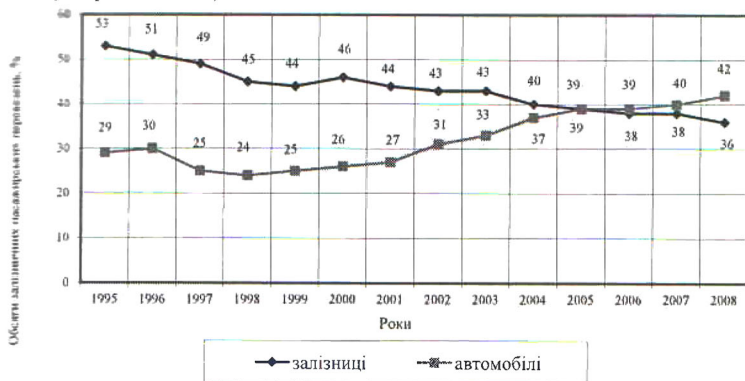


Рис. 1.1. Розподіл пасажирообороту між залізничним та автомобільним транспортом. Джерело: [42] з добробю автора

Предметом дослідження в даній монографії є саме приміські пасажирські перевезення. Кілька років тому їх було виділено у окреме господарство. Приміське залізничне сполучення сьогодні є наймасовішим серед усіх видів пасажирських перевезень. За підсумками 2009 року [4, 5, 6] ним скористалося майже 369 млн пас., що становить майже три чверті від загальної кількості пасажирів, перевезених Укрзалізницею. Отже, існує значний та стабільний попит на приміські пасажирські залізничні перевезення, який становить велику частку (понад 30%) загальної роботи залізниць України з перевезень пасажирів. Тож зміни в обсягах роботи залізниць у приміському сполученні мають суттєвий вплив на роботу Укрзалізниць взагалі.

Стан в цьому господарстві можна назвати критичним, оскільки збитковість перевезень досягла 86–88%. Це можна пояснити такими об’єктивними та суб’єктивними причинами:

– рухомий склад фізично та морально застарів, його знос майже досягає 90%;

– уряд не виділяє кошти на придбання нового рухомого складу, а це передбачено законом;

– власних коштів на придбання нового рухомого складу не вистачає;

– місцеві органи влади всього на 40% компенсують вартість пільгових перевезень громадян;

– значна кількість громадян користуються пільгами;

– значна кількість пасажирів не сплачує кошти за проїзд;

– швидкість руху є низькою;

– організація руху приміських поїздів є недосконалою;

– рівень комфорту низький та ін.

З огляду на ці причини та соціальну спрямованість перевезень саме пасажирське приміське господарство програло автомобільному транспорту значну частину перевезень. На рис. 1.2 подано динаміку зміни кількості пасажирів у приміському сполученні з 1992 року по 2009 рік.

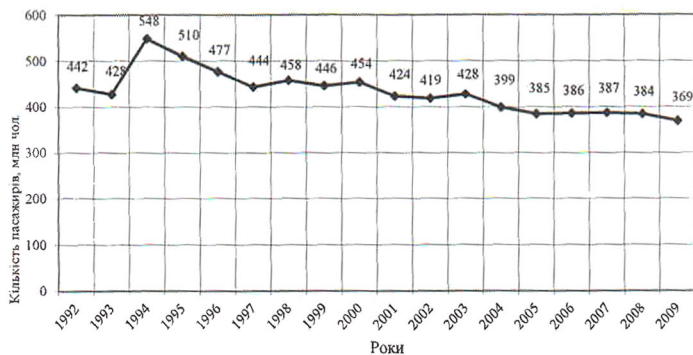


Рис. 1.2. Відправлення пасажирів на залізницях України.

Джерело: [42] з доробкою автора

З діаграми випливає, що за останні сімнадцять років кількість пасажирів у приміському сполученні дуже повільно зменшується, а з 2005 року практично стабілізується. Винятком є лише 2004 та 2005 роки. Загальний спад обсягів перевезень пасажирів становить близько 16,5%. Це дуже швидко компенсували маршрутні таксі та автобуси,

які запропонували на ринку транспортних послуг більшу швидкість, зручний графік руху, кращу якість перевезень.

Для відновлення минулих обсягів перевезень необхідно сформувати сучасний механізм підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень в умовах сучасного ринку та реформування залізничного транспорту.

### **1.3. Висвітлення проблеми підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень у наукових працях**

Майже в усіх країнах світу приміські пасажирські перевезення є збитковими і ця проблема урядом країн вирішується по різному. У наукових працях можна виділити кілька шляхів підвищення ефективності пасажирських перевезень у приміському сполученні:

1. Удосконалення організації руху приміських залізничних поїздів.
2. Модернізація інфраструктури та рухомого складу.
3. Використання рухомого складу нового покоління та швидкісного трамваю.
4. Підвищення швидкості руху приміських поїздів.
5. Удосконалення тарифної політики.
6. Збільшення обсягів перевезень за рахунок поєднання приміського руху з місцевим.
7. Введення державою різних концесійних схем обслуговування приміських та регіональних перевезень.

Оскільки ця проблема багатогранна, її вирішували у різні часи вітчизняні та закордонні науковці: економісти, фахівці з управління процесами перевезень, менеджери та управлінці з логістики, зокрема:

– у радянські часи – 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. Сміхова, В. І. Терзи та ін.;

– у пострадянські часи – В. Л. Дикань [38–41], Ю. Ф. Кулаєв [81, 82], Є. М. Сич [137], М. В. Макаренко [85, 86], Ю. М. Цветов [47, 57], О. Г. Дейнека, В. П. Гудкова [32, 33, 137], О. Г. Теплухіна [143], О. Б. Беднікова [16], П. В. Самарцев [130], Р. В. Панк [106], Д. В. Глазков [21], Н. В. Левадна [83] та ін.

В останні роки підвищенням ефективності приміських пасажирських перевезень в Україні активно займаються І. М. Аксьонов [1–3],



## ПІНЧУК ОЛЕНА ПЕТРІВНА

Народилася 18 серпня 1976 р.  
Закінчила Придніпровську  
державну академію будівництва та  
архітектури у 1999 р. за  
спеціальністю «Економіка  
підприємства» та здобула  
кваліфікацію економіста.

У 2012 р. захистила кандидатську дисертацію та отримала науковий ступінь кандидата економічних наук. Працює доцентом кафедри обліку, аудиту та інтелектуальної власності Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Сфера наукових інтересів – проблеми економіки та управління залізничним транспортом, розвиток податкової системи України.

ISBN 966150771-6



9 789661 507714