

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

ПІНЧУК ОЛЕНА ПЕТРІВНА

УДК 658.5:656.224(-214)

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

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

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Дніпропетровськ – 2012

Дисертацією є рукопис

Робота виконана в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна Міністерства інфраструктури України

Науковий консультант

- доктор економічних наук, професор
Бараш Юрій Савелійович,
Дніпропетровський національний
університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна,
завідувач кафедри обліку, аудиту та
інтелектуальної власності.

Офіційні опоненти :

- доктор економічних наук, професор
Дикань Володимир Леонідович,
Українська державна академія залізничного
транспорту, завідувач кафедри економіки,
організації і управління підприємством;
- кандидат економічних наук, доцент
Гудков Олександр Михайлович,
Перший заступник начальника Головного
управління приміських пасажирських
перевезень Державної адміністрації
залізничного транспорту України
«Укрзалізниця».

Захист відбудеться «02» березня 2012 р. о 15 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 08.820.03 Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за адресою: 49010, м. Дніпропетровськ, вул. Лазаряна, 2, ауд. 314.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за адресою: 49010, м. Дніпропетровськ, вул. Лазаряна, 2, ауд. 262.

Автореферат розісланий «31» січня 2012 року.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

Т. В. Полішко

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. 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. Розв'язання цієї проблеми пов'язано з реформуванням організаційної структури та підвищенням ефективності функціонування всіх господарств залізничного транспорту.

У найбільш тяжкому стані перебуває господарство приміських перевезень: його збитковість коливається в межах 86-88 %. виправити повністю це становище протягом кількох років неможливо, тому що ці перевезення є соціально спрямованими й 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 дисертаційній роботі зосередила увагу лише на трьох принципових питаннях:

- розробка економічних підходів до обґрунтування доцільності впровадження нових та удосконалення існуючих 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 цієї 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. Кулаєв, 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. Кривопішин, О. В. Семенцова, О. О. Карась, К. В. Шерепа та ін.

Вказані вище завдання є дуже актуальними, оскільки організація руху приміських пасажирських поїздів в Україні потребує суттєвої оптимізації для

підвищення ефективності роботи приміського господарства, а тарифна політика України на 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 завдань, 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 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;
- 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».

Основні положення дисертаційної роботи розроблялися відповідно до тематичного плану науково-дослідних робіт Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна на 2010 – 2011 роки за договорами з Укрзалізницею.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень в умовах реформування залізничного транспорту за рахунок впровадження нових теоретико-методологічних підходів до курсування зонних поїздів приміського сполучення та удосконалення існуючої тарифної політики.

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;
- аналіз потенціалу господарства приміських перевезень та визначення обсягів необхідних змін для підвищення його конкурентоспроможності;
- визначення ступеня впливу сил зовнішнього середовища на розвиток приміських пасажирських перевезень;
- економічне обґрунтування нових схем 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 – організаційна та 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 дисертаційного 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 ефективності виробництва, ринкової трансформації економіки, управління національним господарством. Для вирішення поставлених завдань 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 моделей фінансових потоків майбутньої компанії-оператора з управління приміськими перевезеннями;
- порівняльного економічного аналізу – для групування витрат окремого приміського пасажирського поїзда за окремими складовими;
- організаційно-розпорядчий – для побудови організаційної структури управління приміською пасажирською компанією.

Інформаційну базу дослідження склали: 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.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в теоретичному обґрунтуванні підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень в умовах сучасного ринку транспортних послуг, а саме:

Вперше:

- запропоновано економічно обґрунтований принцип курсування зонних поїздів приміського сполучення на окремих напрямках руху, введення яких дозволить знизити експлуатаційні витрати та термін їх обороту і тим самим вивільнити певну кількість моторвагонного рухомого складу, а також організувати додаткові поїзди на напружених напрямках руху;

Удосконалено:

- теоретико-методологічний підхід до визначення витрат окремого приміського пасажирського поїзда з детальним їх розподілом за окремими складовими, які враховують: вартість послуг Укрзалізниці (або її правонаступника) та інших сторонніх організацій; вид рухомого складу; категорію і швидкість поїзда та рівень комфорту, що дозволить визначити його реальну збитковість та надати пропозиції стосовно зниження собівартості перевезень на певному напрямку руху;

- диференціацію тарифів на перевезення пасажирів у приміському та регіональному сполученні, яка, на відміну від існуючої, одночасно враховує попит на перевезення пасажирів на певному напрямку руху, попит на перевезення пасажирів у різні періоди року та тижня, швидкість руху і комфортність приміського поїзда, що дозволило зробити гнучкі тарифи та частково знизити збитковість перевезень.

Набув подальшого розвитку:

- теоретико-методологічний підхід до визначення тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні в умовах реформування приміського господарства та організації приватних компаній-операторів, який враховує вимоги Європейського союзу стосовно унеможливлення перехресного субсидування приміських пасажирських перевезень за рахунок прибутку вантажних та розподіл витрат за напрямками руху, за окремими поїздами, на плацкартну та квиткову частини, на початково-кінцеву та рухому операції, що дало змогу оперативно впливати на вартість пасажирських перевезень.

Практичне значення отриманих результатів полягає в їх використанні для реформування приміського господарства Укрзалізниці та підвищення ефективності його функціонування в умовах ринку, а саме під час:

- розробки методики визначення собівартості приміських пасажирських перевезень за окремими складовими (пасажирською, локомотивною, моторвагонною, інфраструктурною) з урахуванням непрофільних активів на Придніпровській залізниці з метою подальшого зменшення їх збитковості;
- розробки методики розрахунку єдиних тарифів для перевезення пасажирів у межах Укрзалізниці будь-яким рухомих складом.

Основні положення дисертації використані в наукових розробках, які Галузева науково-дослідна лабораторія «Економіка та управління транспортом» Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна виконувала на замовлення Укрзалізниці та Придніпровської залізниці за договорами:

- Розробка принципів переходу на вертикальну інтегровану форму управління галузевими господарствами залізниць, реєстраційний номер 0110U006292, 2010 рік.

- Розробка порядку визначення ефективності курсування пасажирських поїздів, реєстраційний номер 0111U007615, 2011 рік.

- Розробка методики розрахунку тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом у приміському сполученні, реєстраційний номер 0111U007616, 2011 рік (акт впровадження від 01 листопада 2011 року).

У вказаних роботах здобувач була відповідальним виконавцем та автором звіту. Окремі положення дисертаційної роботи використовуються в навчальному процесі Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна під час викладання дисципліни «Економіка транспорту» (акт впровадження від 01 листопада 2011 року).

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 особисто розроблені наукові положення, методичні підходи та практичні рекомендації щодо підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень.

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

- [2], [9] – розроблено нові принципи формування витрат на перевезення пасажирів у приміському сполученні в окремому поїзді з урахуванням особливостей рухомого складу, швидкості руху та комфорту.

- [4] – запропоновано економічне обґрунтування нового принципу курсування зонних поїздів приміського та регіонального сполучення на окремих напрямках руху.

- [10] – запропоновано класифікацію компаній з перевезення пасажирів у приміському та регіональному сполученні з урахуванням організаційної структури та видів приміських поїздів.

Апробація результатів дисертації. Основні положення дисертаційної роботи доповідалися:

- на VII, VIII та IX міжнародних наукових конференціях «Проблеми економіки транспорту», м. Дніпропетровськ, ДНУЗТ, 2008-2010 р.

– V Международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ 2010», г. Яремче, 2010 год.

– II Міжнародній науково-практичній конференції «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті», м. Донецьк, Укрзалізниця, 2011 рік.

Повністю результати роботи доповідалися на засіданні наукового семінару кафедр «Економіка та менеджмент», «Фінанси та банківська справа», «Економічна теорія», «Облік, аудит та інтелектуальна власність», «Комп'ютерні інформаційні технології» Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна 10 листопада 2011 року.

Публікації. Результати дисертації опубліковані в 11 друкованих працях, у тому числі: 6 (з них 2 у співавторстві) статей у фахових збірниках наукових праць та 5 (з них 2 у співавторстві) тез доповідей наукових конференцій.

Структура й обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Обсяг основного тексту – 151 сторінка, у тому числі 25 таблиць, 43 рисунки, з яких 8 займають усю площу сторінки. Крім того, вступ на 8 сторінках, висновки на 3 сторінках, список використаних джерел, який включає 156 найменувань та 4 додатки на 49 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертаційної роботи, визначено мету, завдання, об'єкт, предмет, методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну отриманих результатів, розкрито їх теоретичне та практичне значення, наведено дані щодо апробації одержаних результатів та їх опублікування.

У першому розділі «Діяльність приміських пасажирських перевезень як об'єкт дослідження» розглянуто економічну сутність категорії «ефективність» для коректного вирішення поставлених завдань, виконано огляд досвіду реформування залізничного транспорту в країнах колишнього СРСР та проаналізовано помилки залізничних адміністрацій цих країн.

Досліджено основні причини неефективного функціонування приміських пасажирських перевезень в Україні. Аналіз показав, що існує значний та стабільний попит на приміські пасажирські залізничні перевезення, який становить велику частку (понад 30 %) загальної роботи залізниць України з перевезень пасажирів. Але становище в цьому господарстві можна назвати критичним, оскільки збитковість перевезень досягла 86-88 %. Це можна пояснити такими об'єктивними та суб'єктивними причинами:

– застарілий фізично та морально рухомий склад, знос якого досягає майже 90 %;

- Уряд не виділяє кошти на придбання нового рухомого складу, як це передбачено законом;
- дефіцит власних коштів на придбання нового рухомого складу;
- місцеві органи влади всього на 40 % компенсують вартість перевезень громадян пільгових категорій;
- значна кількість громадян користуються пільгами;
- значна кількість пасажирів не сплачує кошти за проїзд;
- низька швидкість руху;
- недосконала організація руху приміських поїздів;
- низький рівень комфорту та ін.

З цих причин та через соціальну спрямованість перевезень пасажирське приміське господарство прогало автомобільному транспорту значну частину перевезень.

Проаналізовано наукові праці стосовно підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень в Україні та країнах світу. Узагальнюючи ці наукові дослідження, можна виділити кілька шляхів підвищення ефективності пасажирських перевезень у приміському сполученні (рис. 1).

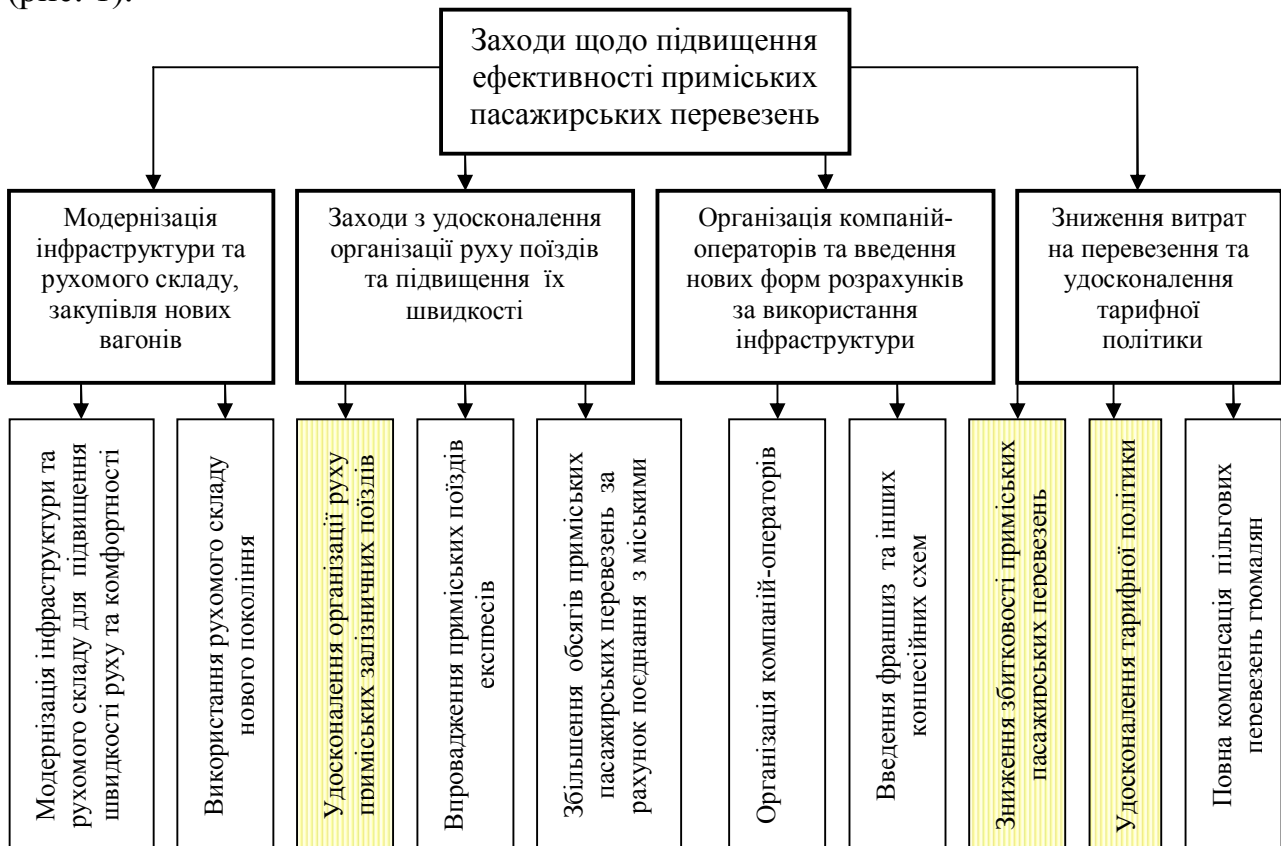


Рисунок 1 – Система заходів щодо підвищення ефективності пасажирських перевезень у приміському сполученні

Темним на рис. 2 виділені заходи, рішення яких наведені в даній роботі. На основі аналізу, виконаного в першому розділі дисертаційної роботи, можна констатувати, що підвищення ефективності приміських пасажирських

перевезень потребує вирішення низки питань, які стосуються нових економічних підходів до обґрунтування доцільності впровадження нових методів організації приміських перевезень, оптимізації собівартості окремого поїзда та удосконалення принципів побудови тарифів.

У другому розділі «Дослідження факторів та умов ефективного розвитку приміських пасажирських перевезень» розглянуто питання вибору напрямку досліджень, аналізу потенціалу господарства приміських перевезень, впливу сил зовнішнього середовища на розвиток приміських пасажирських перевезень, видів приміських поїздів та організаційної структури управління ними, перспективи розвитку приміських пасажирських перевезень.

Автор, враховуючи вимоги Програми Президента України, пропонує утворити на теренах України окремі компанії (підприємства) для перевезення пасажирів в умовах сучасного ринку у формі дочірніх підприємств, поряд з якими будуть функціонувати приватні компанії зі своїм рухомим складом.

У цій роботі вирішуються лише два напрямки реструктуризації приміського господарства Укрзалізниці (за класифікацією Фатхутдинова) – це удосконалення його роботи за рахунок:

- **організацій процесів** – впровадження нових економічно обґрунтованих методів організації руху приміських поїздів;
- **ціноутворення** – визначення реальної рентабельності окремого приміського поїзда, розробка нових принципів побудови тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні.

Для коректного вирішення вказаних завдань приміське пасажирське господарство в роботі розглядається у взаємному зв'язку із зовнішнім середовищем, яке представлено окремими клієнтами залізниць, пасажирями та суспільством у цілому (рис. 2). Вирішення завдань такого класу доцільно виконувати за допомогою системного підходу.

Використовуючи принципи системного підходу, можна констатувати, що на Головне управління приміських пасажирських перевезень, як і на Укрзалізницю в цілому, діють фактори прямого та непрямого впливу зовнішнього середовища, всередині якого є п'ять змінних: цілі, завдання, організаційна структура, кадри та технології. Додатково включено шосту змінну – фінанси, яка відіграє значну роль у ефективному функціонуванні пасажирських перевезень. Проблема підвищення ефективності функціонування приміських пасажирських перевезень в дисертаційній роботі розв'язувалася за етапами раціонального рішення.

Основною проблемою, з якою стикається керівництво Головного управління приміських пасажирських перевезень, є визначення того, чи має приміське господарство внутрішні сили для того, щоб скористатися зовнішніми можливостями, а також виявлення внутрішніх слабких сторін, які можуть ускладнити проблеми, пов'язані із зовнішньою небезпекою. Для цього в роботі виконано управлінське обстеження, за допомогою якого встановлюється діагноз внутрішніх проблем. З метою спрощення дослідження рекомендовано

для аналізу включити такі функції – маркетинг, фінанси та операції (виробництво).

Аналізуючи діяльність залізниць України, можна зробити висновок, що в сучасних умовах і в перспективі приміські пасажирські перевезення збережуть свою провідну роль у транспортній системі країни. Такий пріоритет приміських перевезень визначається високою провізною здатністю залізничних магістралей, порівняно низькою собівартістю, надійністю перевезень, незалежністю від кліматичних умов і мінімальним впливом на навколишнє середовище. Важливу роль у поліпшенні роботи господарства повинні відігравати нові умови господарювання.

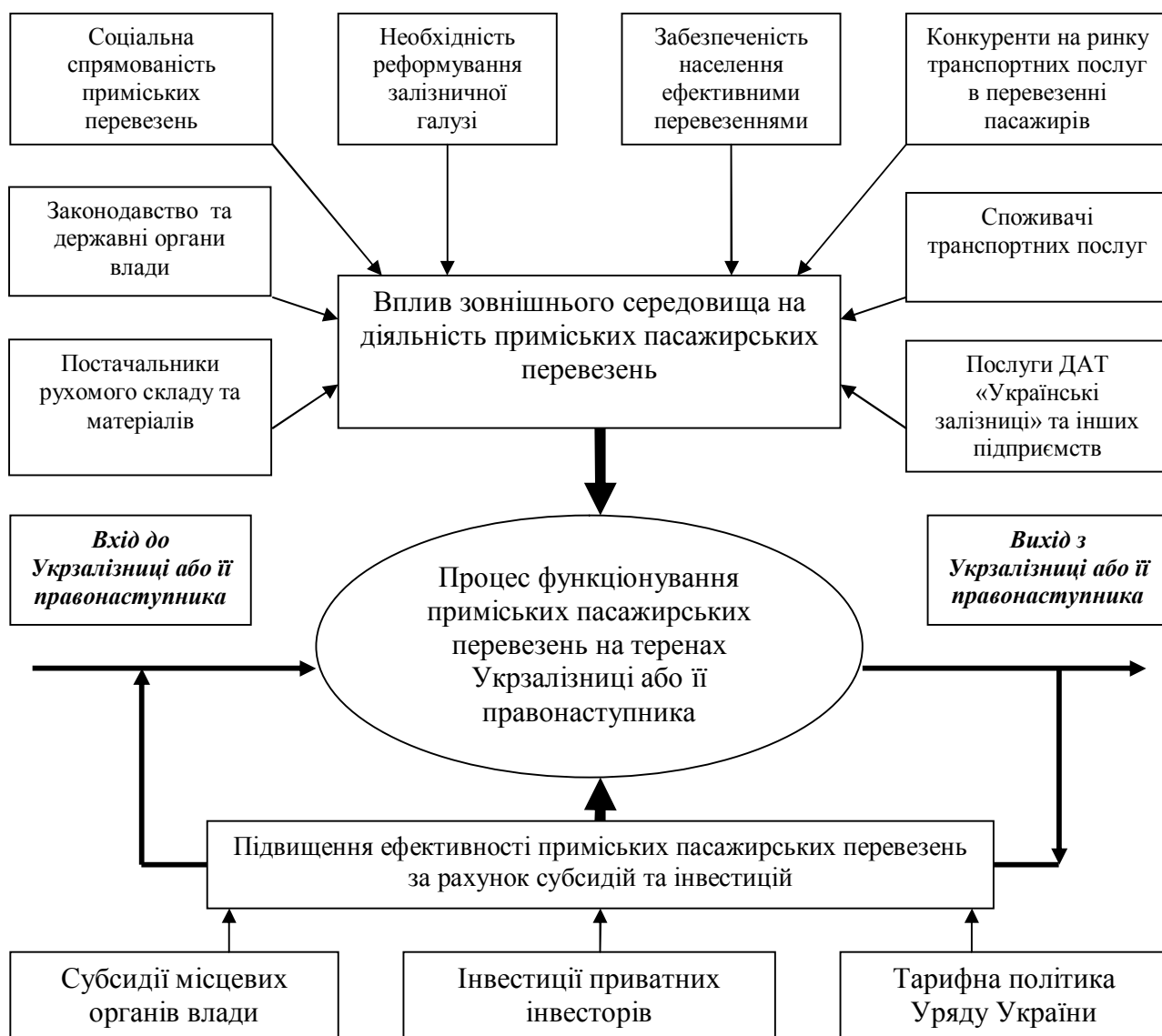


Рисунок 2 – Взаємодія приміського господарства Укрзалізниці із зовнішнім середовищем

Водночас фінансове становище приміського господарства є катастрофічним. Аналіз доходів та витрат від пасажирських перевезень показує, що доходи, отримані від одного пасажирів, у 2009 році складають 0,97 грн, у той час як витрати на перевезення одного пасажирів – 7,94 грн, тобто витрати у 8,2

разу перевищують доходи, а збитки при цьому складають 6,96 грн. Ця ситуація викликана наступними факторами: низьким рівнем тарифів на приміські перевезення; великою кількістю пільгових категорій пасажирів; недостатньою компенсацією перевезень пільгових категорій громадян місцевими органами влади.

Проблеми, що пов'язані з наданням пільг, удосконаленням механізмів контролю, фінансуванням та управлінням пільговими пасажирськими перевезеннями, викликають багато суперечок з боку перевізників, державних органів і органів місцевого самоврядування та є одним із стратегічних завдань Програми економічних реформ України на 2010-2014 рр. За результатами аудиту Рахункової палати України заборгованість місцевих бюджетів по коштах субвенції за несплату компенсацій за надані пільги станом на 1 січня 2009 р. за звітними даними Державного казначейства України становила 93,8 млн грн, за даними Міністерства транспорту та зв'язку складала 613 млн грн, тобто була у 6,5 разу більшою.

У роботі проаналізовано існуючі типи пасажирських поїздів приміського сполучення, визначено їх недоліки та переваги. Враховано появу в майбутньому регіональних швидкісних поїздів, яким Укрзалізниця приділяє багато уваги.

У дисертаційній роботі проведено моніторинг приміських пасажирських перевезень на базі наявної та прогнозованої чисельності населення України за даними Міністерства статистики з урахуванням показників народжених, померлих та міграції і прогнозу коефіцієнта транспортної рухливості населення. Дослідження показників прогнозу пасажирообігу на 2007-2010 роки, виконане ДПТом в науково-дослідній роботі, показало достатній збіг з реальними показниками обсягів пасажирських перевезень у приміському сполученні. Найбільша похибка в показниках становить 3,61 % і припадає на 2009 рік, коли світова фінансово-економічна криза набула найбільшого розвитку. На основі виконаних автором досліджень можна констатувати, що прогнозні показники, розраховані ДПТом до 2015 року, цілком репрезентативні.

У розділі 3 «Принципи підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень» наведено дослідження стосовно економічного обґрунтування принципу курсування зонних поїздів приміського сполучення, визначення ефективності приміських перевезень за окремими напрямками руху та принципів побудови тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні. Для отримання від Уряду і місцевих органів влади часткової дотації (субсидій, субвенцій) та компенсацій за перевезення громадян пільгових категорій, необхідно спочатку визначити всі можливі заходи щодо зниження їх збитковості. Заходи ці в основному стосуються економічно обґрунтованих методів організації перевезень. У роботі економічно обґрунтовано новий метод оптимізації руху приміських поїздів за рахунок зонного обслуговування пасажирів на окремих напрямках руху.

Принцип зонного обслуговування дозволяє формувати приміські поїзди на зони (дві або три), у яких існує різна густота пасажиропотоків і недоцільно усі поїзди даного напрямку відправляти до кінцевої зупинки. Тому було запропоновано більшу кількість приміських поїздів використовувати в першій зоні, яка включає зупинки, на яких виходить найбільша кількість пасажирів. Поїзди другої зони будуть проходити першу зону без зупинок з підвищеною швидкістю і перевозити пасажирів тільки в межах другої зони. У цій зоні виходить менше пасажирів і для їх перевезення потрібно менше поїздів. У третій зоні, яка розташована далеко від великого міста але ближче до міста сателіта, пасажиропотік також менший ніж у 1-й зоні. Для перевезення цих пасажирів пропонується організувати поїзди, які будуть проходили частину станцій першої та другої зони без зупинок. У зворотному напрямку організація руху поїздів буде побудована аналогічно. Впровадження такої організації перевезення пасажирів на даному напрямку дозволить підвищити швидкість руху поїздів і меншою їх кількістю перевозити розрахункову кількість пасажирів. В умовах гострого дефіциту інвестицій на придбання рухомого складу, неповної компенсації витрат на перевезення пільгової категорії громадян та відсутності підтримки місцевих органів влади для часткової ліквідації збитковості приміських перевезень використовувати таку організацію руху приміських поїздів в Україні дуже ефективно.

На рис. 3 подана зонна організація руху приміських поїздів на умовному полігоні залізниці.

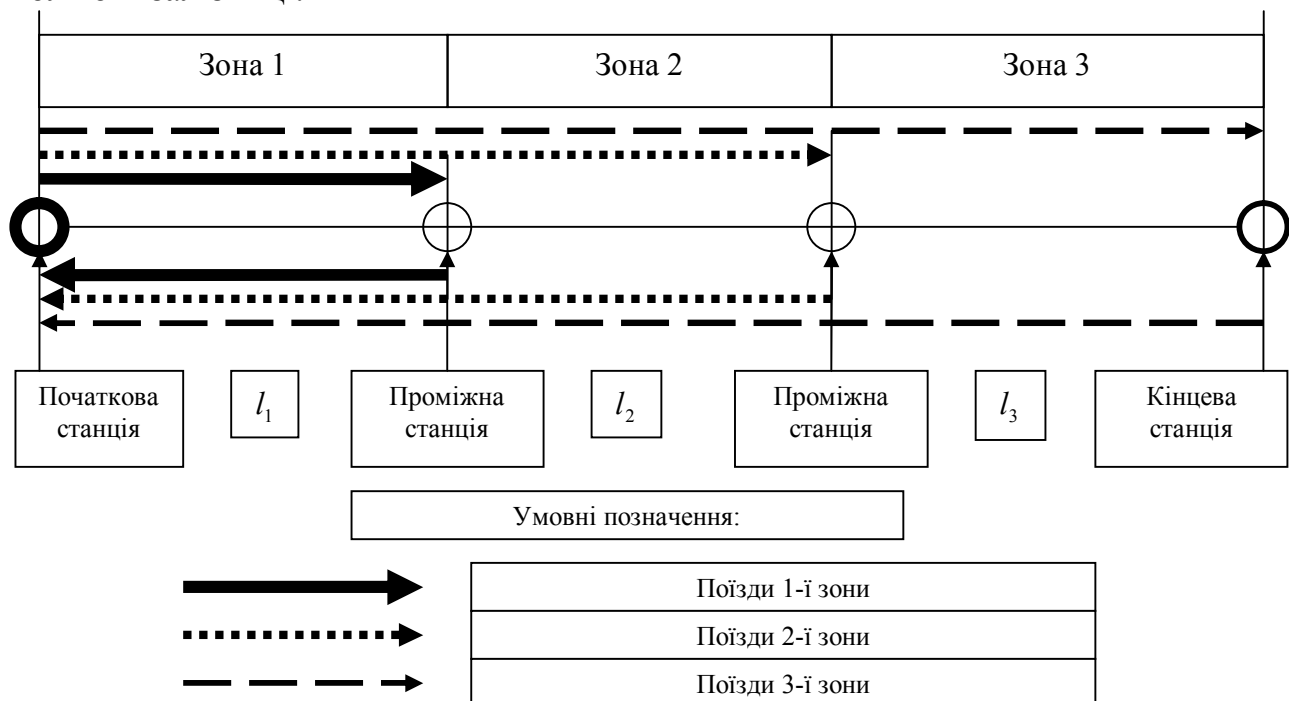


Рисунок 3 – Схема полігону зонного обслуговування приміськими поїздами

Після завершення реформування залізничного транспорту України будуть організовані приватні приміські компанії з перевезення пасажирів у приміському сполученні, які матимуть 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.

У другому підрозділі виконувалися дослідження стосовно теоретико-методологічного підходу до визначення витрат на функціонування окремого пасажирського поїзда. Розрахунок витрат на перевезення пасажирів у приміському сполученні базується на основі звітних даних за формою 10 зал, чинної номенклатури витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України, інструкції з калькулювання собівартості перевезень на залізничному транспорті України та калькуляції собівартості перевезень вантажів та пасажирів. Витрати 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 вагона (1-й клас, 2-й клас, 3-й клас);
- категорії поїзда за швидкістю (звичайний, швидкий, швидкісний);
- рівнем якості послуг (звичайний та підвищеного комфорту).

Витрати приміської пасажирської залізничної компанії умовно можна поділити на три основні частини: послуги Державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування; власні витрати приміської пасажирської компанії; послуги інших, крім ДАТ «УЗ» сторонніх організацій (рис. 4).

Далі для побудови приміських тарифів у роботі запропоновано поняття витратна ставка BC_{Π}^i або собівартість 10 пасажиро-кілометрів конкретного приміського поїзда на певному напрямку (1).

$$BC_{\Pi}^i = \frac{N^i 10^3 L_p^i}{HL^i} (B_{\Pi\text{пк}}^i + B_{\Pi\text{уз}}^i), \quad (1)$$

де N^i – середньорічна кількість приміських пасажирських поїздів i -го напрямку на заданому полігоні залізниці, яка виконана рухомим складом одного типу, секція (поїзд);

L_p^i – розрахункова відстань, за допомогою якої розраховується тариф на i -му напрямку руху, км;

HL^i – загальний річний пасажирообіг, виконаний приміськими пасажирськими поїздами i -го напрямку рухомим складом одного типу на заданому полігоні залізниці, пас-км;

$B_{\Pi\text{пк}}^i$ – витрати приміської пасажирської компанії на роботу, утримання, обслуговування та ремонт i -го приміського пасажирського поїзда певного типу та утримання власної приміської інфраструктури на заданому полігоні залізниці за один рейс, грн;

$B_{\text{пуз}}^i$ – витрати ДАК «УЗ» на роботу, утримання, обслуговування та ремонт i -го приміського пасажирського поїзда певного типу та залізничної інфраструктури на заданому полігоні залізниці за один рейс, грн.

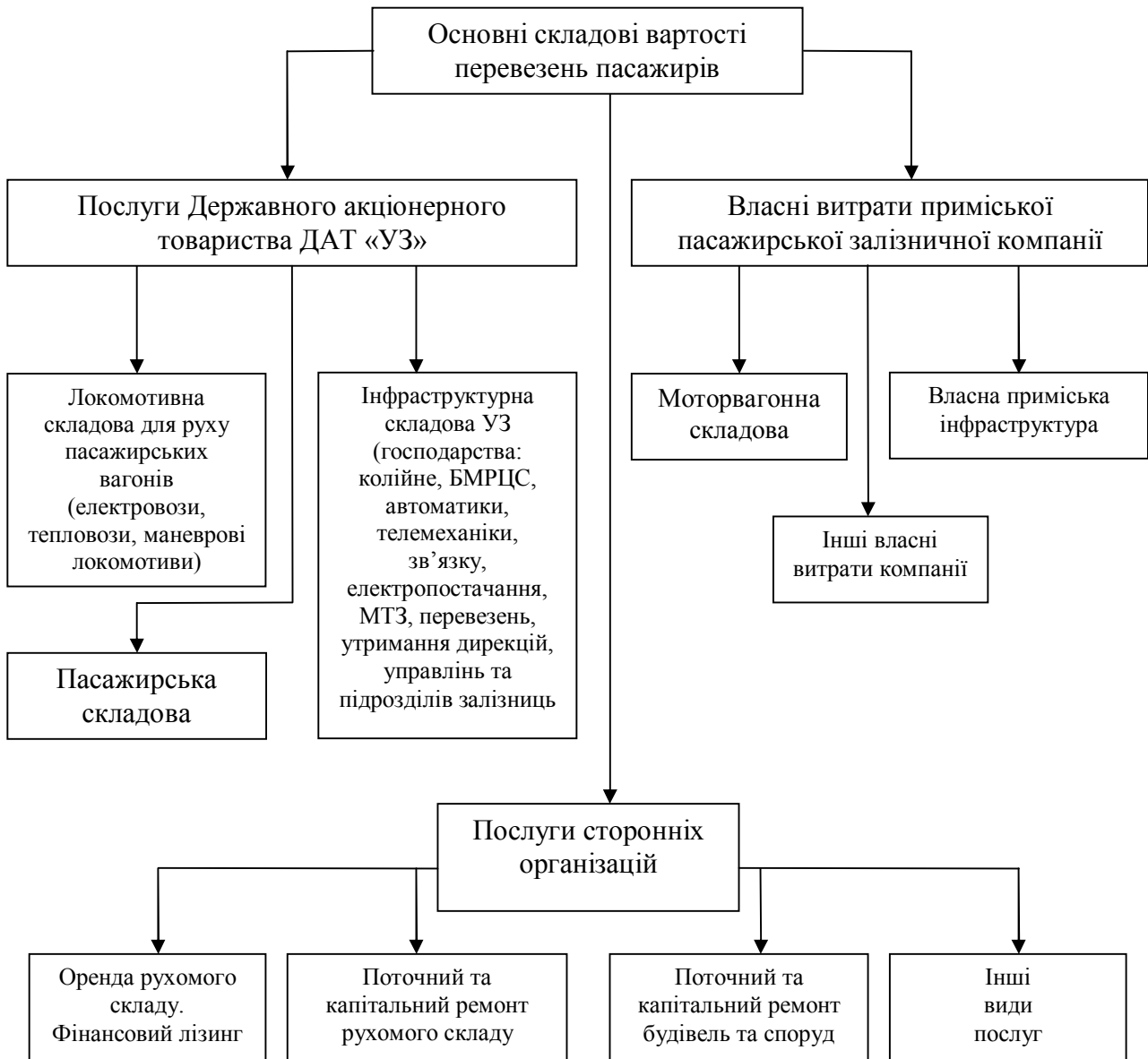


Рисунок 4 – Структура витрат залізничної компанії з перевезення пасажирів у приміському сполученні

Для розрахунку тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні запропонована формула (2)

$$T_L = (C_L \cdot L \cdot K_R) \cdot (1 + K_{\text{ПДВ}} + K_{\text{страх.}}) \cdot 10^{-3}; \quad (2)$$

величина C_L , у свою чергу, визначається за формулою (3)

$$C_L = BC_{\text{п}}^i \cdot \left(1 + v \cdot \left(\frac{\bar{L}}{L} - 1 \right) \right), \quad (3)$$

- де T_L – вартість перевезення одного пасажирів (тариф) на відстань, яка потрапляє у межі тарифного поясу, середина якого дорівнює L , грн;
- C_L – тарифна ставка, яка враховує вартість перевезення пасажирів на задану відстань (L), коп./10 пас-км;
- L – розрахункова відстань до середини конкретного тарифного поясу, на яку перевозиться пасажир;
- K_R – коефіцієнт рентабельності перевезень пасажирів у приміському сполученні, рази;
- $K_{ПДВ}$ – коефіцієнт, що враховує нарахування податку на додану вартість, дорівнює 0,2 разу;
- $K_{страх.}$ – коефіцієнт, що враховує нарахування страхового збору, дорівнює 0,02 разу;
- β – питома вага витрат на початково-кінцеві операції;
- \bar{L} – середня дальність поїздки пасажирів в приміському сполученні для конкретної залізниці, км.

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. У дисертаційній роботі як приклад були розраховані єдині для Укрзалізниці тарифи на перевезення пасажирів у приміському сполученні з урахуванням середніх показників роботи приміського господарства та коефіцієнта рентабельності 1,0.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведене теоретичне узагальнення й нове вирішення наукової задачі, що виявляється в розробці теоретичних і методичних підходів та практичних рекомендацій з підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень за рахунок впровадження економічно обґрунтованого принципу курсування зонних поїздів приміського сполучення та удосконалення існуючої тарифної політики, які у сукупності дозволили частково знизити збитковість приміських перевезень.

На основі наукових досліджень, виконаних у дисертаційній роботі, можна зробити такі висновки:

1. Реформування залізничного транспорту в країнах пострадянського простору, де економіка працює в умовах сучасного ринку, є процесом необхідним, оскільки держава не в змозі більше фінансувати галузь в повному обсязі. Кожна з країн виконує реформування залізничної галузі за різними моделями, залежно від орієнтирів та цілей, які вона ставить перед собою. Але всі вони спочатку починають реформування залізничного транспорту за інтеграційною моделлю, яка передбачає тісний зв'язок між процесом перевезень та інфраструктурою залізниць.

2. Виконаний аналіз наукових праць показав, що всі вони стосуються переважно окремих завдань підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень у приміському сполученні, але поза увагою залишилося ще багато проблем, які потребують негайного вирішення, оскільки після реформування галузі уряд країни мусить частково субсидувати діяльність приміських перевезень і вимагатиме від Укрзалізниці найближчим часом максимально підвищити ефективність приміських поїздів.

3. На основі аналізу діяльності залізниць України встановлено, що в сучасних умовах і в перспективі приміські пасажирські перевезення збережуть свою провідну роль у транспортній системі країни. Такий пріоритет приміських перевезень визначається високою провізною здатністю залізничних магістралей, порівняно низькою собівартістю, надійністю перевезень, незалежністю від кліматичних умов і мінімальним впливом на навколишнє середовище. Важливу роль у поліпшенні роботи господарства повинні відігравати нові умови господарювання.

4. Фінансове становище приміського господарства є катастрофічним, оскільки доходи від перевезень всього на 16,0 – 12,0 % покривають збитки. Аналіз доходів та витрат від пасажирських перевезень показує, що доходи, отримані від одного пасажиря, у 2009 році складають 0,97 грн, у той час як витрати на перевезення одного пасажиря – 7,94 грн, тобто витрати у 8,2 разу перевищують доходи, а збитки при цьому складають 6,96 грн. Ця ситуація викликана такими факторами:

- низьким рівнем тарифів на приміські перевезення;
- великою кількістю пільгових категорій пасажирів;
- недостатньою компенсацією перевезень пільгових категорій громадян місцевими органами влади.

5. Світова фінансово-економічна криза вплинула на діяльність пасажирського господарства, але не так суттєво, як на вантажні перевезення. Загальне зниження обсягів пасажирообігу склало 7,2 %. Завдяки ефективним діям Укрзалізниці збитки за всіма видами сполучень, крім приміського, стали зменшуватися, що дозволило підвищити покриття витрат доходами на 6,9 %. Незважаючи на ефективні заходи щодо зниження експлуатаційних витрат, собівартість пасажирських перевезень зросла на 17,5 %.

6. Для мінімізації експлуатаційних витрат приміської пасажирської компанії запропоновано новий економічно обґрунтований принцип курсування зонних поїздів приміського сполучення на окремих напрямках руху, введення яких дозволить знизити термін їх обороту і тим самим вивільнити певну кількість дефіцитного моторвагонного складу, а також організувати додаткові поїзди на напружених напрямках руху.

7. Запропоновано новий теоретико-методологічний підхід щодо визначення витрат окремого приміського пасажирського поїзда з урахуванням виду рухомого складу, категорії поїзда за швидкістю та рівнем комфорту і класності вагонів, що дозволило визначити його реальну збитковість та надати

пропозиції стосовно зниження собівартості перевезень на певному напрямку руху.

8. Набули подальшого розвитку принципи побудови тарифів на перевезення пасажирів у приміському та регіональному сполученнях в умовах реформування приміського господарства та організації приватних компаній-операторів з урахуванням вартості послуг Державного акціонерного товариства «Українські залізниці» та інших сторонніх організацій, що дало змогу оперативно впливати на вартість пасажирських перевезень.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у наукових фахових виданнях

1. 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.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – Вип. 36. – С. 269-276.

2. Бараш Ю. С., Пінчук О. П. Нові принципи формування витрат на перевезення пасажирів / Ю. С. Бараш, О. П. Пінчук // 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. 37. – С. 249-252.

3. Пінчук О. П. Принципи побудови тарифів на перевезення пасажирів у приміському та регіональному сполученні / О. П. Пінчук // 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. 38. – С. 270-276.

4. Бараш Ю. С. Принцип курсування зонних поїздів приміського та регіонального сполучення / Ю. С. Бараш, О. П. Пінчук, О. О. Карась // Зб. наук. пр. Державного економіко-технологічного ун-ту транспорту. Сер. Економіка і управління. – К.: ДЕТУТ, 2011. – Вип. 17. – С. 158-162.

5. Пінчук О. П. Послідовність вирішення проблеми підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень / О. П. Пінчук // Проблеми економіки транспорту: зб. наук. пр. Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – Вип. 1. – С. 102-105.

6. Пінчук О. П. Концептуальний підхід до формування приміських пасажирських компаній та поїздів / О. П. Пінчук // Проблеми економіки транспорту: зб. наук. пр. Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – Вип. 2. – С. 128-131.

Доповіді і тези доповідей на наукових конференціях

7. Пінчук О. П. Принципи побудови тарифів на перевезення пасажирів у приміському та регіональному сполученні / О. П. Пінчук // Проблеми економіки транспорту: тези доп. 7-ї Міжнародної наук. конф. – Д.: ДПТ, 2008. – С. 121-123.

8. Бараш Ю. С. Нові принципи формування витрат на перевезення пасажирів / Ю. С. Бараш, О. П. Пінчук // Проблеми економіки транспорту: тези доп. 8-ї Міжнародної наук. конф. – Д.: ДПТ, 2009. – С. 24-25.

9. Бараш Ю. С. Концептуальний підхід до формування приміських пасажирських компаній та поїздів / Ю. С. Бараш, О. П. Пінчук // Проблеми економіки транспорту: тези доп. 9-ї Міжнародної наук. конф. – Д.: ДПТ, 2010. – С. 228-229.

10. Пінчук О. П. Оптимізація руху приміських пасажирських поїздів за рахунок впровадження зонного обслуговування напрямку / О. П. Пінчук // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ 2010: тезисы докл. 5-й Международной научно-практ. конф., г. Яремче – Д.: ДНУЖТ, 2010. – С. 181-183.

11. Пінчук О. П. Послідовність рішення проблеми підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень / О. П. Пінчук // Матеріали 2-ї Міжнародної науково-практ. конф. «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті». – К.: ДАЗТУ, 2011. – С. 111-114.

АНОТАЦІЯ

Пінчук О. П. Підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень в умовах реформування залізничної галузі. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна Міністерства інфраструктури України, Дніпропетровськ, 2011.

Дисертаційна робота присвячена розробці теоретичних і методичних підходів до підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень в умовах реформування залізничного транспорту за рахунок:

- розробки економічних підходів до обґрунтування доцільності впровадження нових та удосконалення існуючих методів організації руху приміських поїздів;
- розробки нових принципів формування собівартості перевезень окремого пасажирського поїзда в приміському та регіональному сполученнях, що дозволить ефективно впливати на зниження їх збитковості;
- побудови науково обґрунтованих соціально спрямованих тарифів на

перевезення пасажирів у приміському сполученні.

Для мінімізації експлуатаційних витрат приміської пасажирської компанії в роботі запропоновано нову економічно обґрунтовану схему курсування зонних поїздів приміського сполучення на окремих напрямках руху, введення яких дозволить знизити термін їх обороту й тим самим вивільнити певну кількість дефіцитного моторвагонного складу, а також організувати додаткові поїзди на напружених напрямках руху.

Розроблено новий теоретико-методологічний підхід до визначення витрат окремого приміського пасажирського поїзда з урахуванням виду рухомого складу, категорії поїзда за швидкістю, рівнем комфорту та класності вагонів, що дозволило визначити його реальну збитковість та надати пропозиції стосовно зниження собівартості перевезень на певному напрямку руху.

Удосконалено принципи побудови тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні

Ключові слова реформування приміського господарства, приміські перевезення, зонне обслуговування приміських перевезень, приміська компанія, собівартість перевезень, тарифи на перевезення пасажирів.

АННОТАЦИЯ

Пинчук Е. П. Повышение эффективности пригородных пассажирских перевозок в условиях реформирования железнодорожной отрасли. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна Министерства инфраструктуры Украины. Днепропетровск, 2011.

Диссертационная работа посвящена разработке теоретических и методологических подходов к повышению эффективности пригородных пассажирских перевозок в условиях реформирования железнодорожного транспорта за счет:

- разработки экономических подходов к обоснованию целесообразности внедрения новых и усовершенствования существующих методов организации движения пригородных поездов;
- разработки новых принципов формирования себестоимости перевозок отдельного пассажирского поезда в пригородном сообщении, которые позволят эффективно влиять на снижение их убыточности;
- построения научно обоснованных социально направленных тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении.

Исследования показали, что реформирование железнодорожного транспорта в странах постсоветского пространства, где экономика работает в условиях современного рынка, является процессом необходимым, поскольку

государство не в состоянии больше финансировать отрасль в полном объеме. Каждая из стран выполняет реформирование железнодорожной отрасли по разным моделям, в зависимости от ориентиров и целей, которые она ставит перед собой. Но все они сначала начинают реформирования железнодорожного транспорта по интеграционной модели, которая предусматривает тесную связь между процессом перевозок и инфраструктурой железных дорог.

Анализ научных работ показал, что все они затрагивают отдельные задачи повышения эффективности функционирования пассажирских перевозок в пригородном сообщении. Однако без внимания остались еще многие вопросы, которые нуждаются в экстренном решении, поскольку после реформирования отрасли правительство страны должно лишь частично субсидировать деятельность пригородных перевозок и требует от Укрзализныци в ближайшее время максимально повысить эффективность пригородного хозяйства за счет снижения затрат на перевозку.

Существует значительный и стабильный спрос на пригородные пассажирские железнодорожные перевозки, которые составляют более 30 % от общей работы железных дорог Украины по перевозке пассажиров. Однако положение в этом хозяйстве можно назвать критическим, поскольку убыточность перевозок достигла 86-88 %.

Анализируя деятельность железных дорог Украины, можно сделать вывод о том, что в перспективе пригородные пассажирские перевозки сохранят свою ведущую роль. Такой приоритет пригородных перевозок определяется высокой провозной способностью железнодорожных магистралей, сравнительно низкой себестоимостью, надежностью перевозок, независимостью от климатических условий и минимальным влиянием на окружающую среду. Важную роль в повышении эффективности пригородных перевозок должны сыграть новые условия хозяйствования.

Для минимизации эксплуатационных затрат пригородной пассажирской компании в работе предложен новый экономически обоснованный принцип движения зонных поездов на отдельных направлениях, введение которых позволит снизить время их оборота и тем самым высвободить определенное количество дефицитного моторвагонного состава, а также организовать дополнительные поезда на напряженных направлениях движения.

Для определения реальной убыточности пригородных поездов на отдельных направлениях движения и разработки конкретных предложений по снижению их убыточности в диссертации разработан новый теоретико-методологический подход, который учитывает:

- спрос на перевозку пассажиров на определенном направлении движения;
- спрос на перевозку пассажиров в разные периоды года и недели;
- скорость движения и комфортность пригородного поезда.

В работе предложены новые принципы построения тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении, которые учитывают научно

обоснованную прибыль.

Ключевые слова: реформирование пригородного хозяйства, пригородные перевозки, зона обслуживания пригородных поездов, пригородная компания, себестоимость перевозок, тарифы на перевозку пассажиров.

ANNOTATION

O. P. Pinchuck. Raising the efficiency of the suburban passenger transportation under the conditions of reforming railway branch of industry.

The dissertation thesis for the scientific degree of the Candidate of Economic Sciences in Speciality 08.00.04. – Economics and Management of Organizations (according to the types of the economic activities). – Dnipropetrovsk national university of railway transport named after academician V. Lazaryan. Ministry of Infrastructure of Ukraine. Dnipropetrovsk, 2012.

The dissertation thesis represents a research of the theoretical and methodological approaches to raising efficiency of the suburban passengers transportation under the conditions of reforming railways. This raising is owing to:

- development of the economic approaches to grounding expediency of the introduction of new methods and improvement of the existing methods of the organization of the suburban trains traffic;
- development of the new principles of the cost price formation as for the separate passenger suburban train, thus reducing its unprofitability;
- formation of the scientifically valid and socially grounded tariffs concerning the passengers' transportation in the suburbs.

To minimize the exploitation expenses of the company for suburban passengers transportation the new economically grounded principle is proposed in this dissertation. This principle deals with the traffic of the zone suburban trains at the definite separate directions of traffic. The latter allows to reduce the term of their turnover with all the subsequent positive economic aftermaths.

The new theoretic and methodologic approach to the estimation of the expenses for the separate suburban train is developed taking into account the type of the rolling stock, characteristics of the speed, comfort and type of cars. All these provide possibilities to determine the cost of price of the transportation, its actual unprofitability and give proposals for the reduction of the cost of price in transportation. The principles of tariffs forming are developed as for the passenger' transportation in the suburban trains.

The key words: reformation of suburban economy, suburban transportations, zone maintenance of suburban transportations, suburban company, prime price of transportations, tariffs on carrying passengers.

ПІНЧУК ОЛЕНА ПЕТРІВНА

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

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

Надруковано згідно з оригіналом автора

Підписано до друку 31.01.2012 р.

Формат 60x84/16.

Ум. друк. арк. 0,9. Обл.-вид. арк. 1,0.

Тираж 120 пр. Зам. № ____.

Видавництво Дніпропетровського національного університету залізничного
транспорту імені академіка В. Лазаряна

Свідоцтво суб'єкта видавничої діяльності ДК № 1315 від 31.03.2003

Адреса видавництва та дільниці оперативної поліграфії
вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ 49010