

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

На правах рукопису

**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)

Дисертація на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Науковий керівник  
Бараш Ю. С,  
д-р екон. наук, професор

Дніпропетровськ – 2012  
ЗМІСТ

|                                                                                                                                  | Стор. |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| ВСТУП.....                                                                                                                       | 4     |
| РОЗДІЛ 1. ДІЯЛЬНІСТЬ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ<br>ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЯК ОБ’ЄКТ ДОСЛІДЖЕННЯ...                                  | 12    |
| 1.1 Реформування залізничного транспорту в Україні та країнах<br>СНД .....                                                       | 12    |
| 1.2 Проблема функціонування приміського пасажирського<br>залізничного транспорту в умовах ринку.....                             | 23    |
| 1.3 Висвітлення проблеми підвищення ефективності приміських<br>пасажирських перевезень у наукових працях.....                    | 27    |
| 1.4 Необхідність проведення додаткових досліджень з питань<br>підвищення ефективності приміських пасажирських<br>перевезень..... | 42    |

|                                                                                                                                                                   |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Висновки до розділу 1.....                                                                                                                                        | 46         |
| <b>РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ ФАКТОРІВ ТА УМОВ ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....</b>                                                        | <b>49</b>  |
| 2.1 Вибір напрямку дослідження.....                                                                                                                               | 49         |
| 2.2 Аналіз потенціалу господарства приміських перевезень<br>Укрзалізниці та визначення обсягів необхідних змін для<br>підвищення його конкурентоспроможності..... | 58         |
| 2.3 Вплив сил зовнішнього середовища на розвиток приміських<br>пасажирських перевезень.....                                                                       | 74         |
| 2.4 Види пасажирських поїздів приміського сполучення та<br>організаційна структура управління ними.....                                                           | 87         |
| 2.5 Перспективи розвитку приміських пасажирських перевезень з<br>урахуванням дії фінансово-економічної кризи.....                                                 | 92         |
| Висновки до розділу 2.....                                                                                                                                        | 107        |
| <b>РОЗДІЛ 3. ПРИНЦИПИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....</b>                                                                         | <b>110</b> |
| 3.1 Економічне обґрунтування принципу курсування зонних поїздів<br>приміського та регіонального сполучення.....                                                   | 110        |
| 3.2 Теоретико-методологічний підхід до визначення витрат на<br>функціонування окремого приміського пасажирського<br>поїзда.....                                   | 116        |
| 3.2.1 Нові принципи формування витрат на перевезення<br>пасажирів.....                                                                                            | 116        |
| 3.2.2 Формування собівартості перевезення пасажирів у<br>приміському та регіональному сполученнях.....                                                            | 121        |
| 3.3 Побудова тарифів на перевезення пасажирів у приміському<br>та регіональному сполученнях.....                                                                  | 144        |
| Висновки до розділу 3.....                                                                                                                                        | 155        |
| <b>ВИСНОВКИ.....</b>                                                                                                                                              | <b>156</b> |
| <b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>                                                                                                                            | <b>159</b> |
| <b>ДОДАТКИ.....</b>                                                                                                                                               | <b>176</b> |
| Додаток А. Розрахунок тарифів на перевезення пасажирів у<br>приміському сполученні на полігоні Укрзалізниці.....                                                  | 176        |
| Додаток Б. Складові витрат для побудови тарифів на перевезення<br>пасажирів у приміському сполученні.....                                                         | 182        |
| Додаток В. Акт впровадження.....                                                                                                                                  | 222        |
| Додаток Г. Акт впровадження.....                                                                                                                                  | 223        |

## ВСТУП

**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 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 дисертаційній роботі зосередила 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. Кулаєв, М. В. Макаренко, А. М. Новікова, Ю. Є. Пащенко, 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 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 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», затвердженої у 2010 р.;
- 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 виконувалися 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 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 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 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;
- організаційно-розпорядчий – для побудови організаційної структури управління приміською пасажирською компанією.

*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 дисертанта.

**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 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 на окремі складові, 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.

*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 у їх використанні для реформування приміського господарства Укрзалізниці та підвищення ефективності його функціонування в умовах ринку. Результатами дисертаційної роботи стали розробки:

– принципів економічного обґрунтування організації зонних поїздів приміського сполучення на окремих напрямках руху;

– принципів формування витрат окремого приміського пасажирського поїзда, які враховують усі конструктивні особливості рухомого складу, швидкість руху, рівень комфорту та класність вагонів, що дозволило визначити його рентабельність та оперативно надати пропозиції стосовно зниження собівартості перевезень на певному напрямку руху;

– порядку визначення тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні, зважаючи на розподіл витрат між Укрзалізницею та компанією-оператором за окремими з урахуванням попиту на залізничні перевезення на

окремих напрямках руху, за періодами року та днями тижня;

–методики розрахунку єдиних тарифів для перевезення пасажирів у межах будь-якої приміської зони.

Основні положення дисертації були використані в наукових розробках, які Галузева науково-дослідна лабораторія «Економіка та управління транспортом» Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна виконувала для Укрзалізниці 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 1 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 1 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.

У наукових працях, надрукованих у співавторстві, у роботі використані лише ті положення та ідеї, що є результатом власних досліджень. Особистий внесок здобувача в цих наукових працях такий:

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

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

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

[10] – запропоновано класифікацію компаній із перевезення пасажирів у приміському та регіональному сполученні, враховуючи організаційну структуру та види 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, 2009 та 2010 роки;

– 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;

– 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: 6 (2 з них – у співавторстві) статей у фахових збірниках наукових праць та 5 (з них – у співавторстві) тез доповідей наукових конференцій.

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

## РОЗДІЛ 1

### 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 галуззю 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” тотожні».

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. Голика, 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 наукові праці І. І. Лукінова, Б. М. Данілішина, С. Б. Мочерного, Г. Башнянина, С. Середи, Б. Дубового, Ю. Гончара, В. П. Бабича. 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 утворять 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 замовлення 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» залишаться 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 залізницю.

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 відчуває 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).

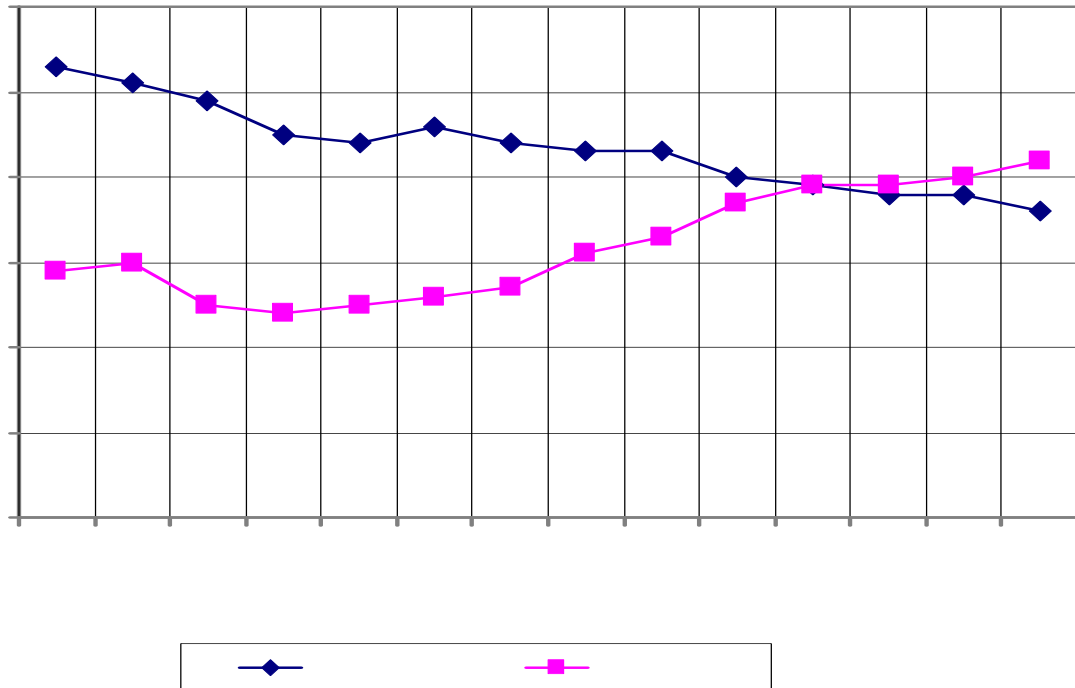


Рисунок 1.1 – Розподіл пасажирооборот між залізничним та автомобільним транспортом  
*Джерело: [42] з доробкою автора*

Предметом дослідження в даній дисертаційній роботі 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 Укрзалізниці 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 прогало автомобільному транспорту значну частину перевезень. На рис. 1.2 подано динаміку зміни кількості пасажирів у приміському сполученні з 1992 року по 2009 рік.

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.

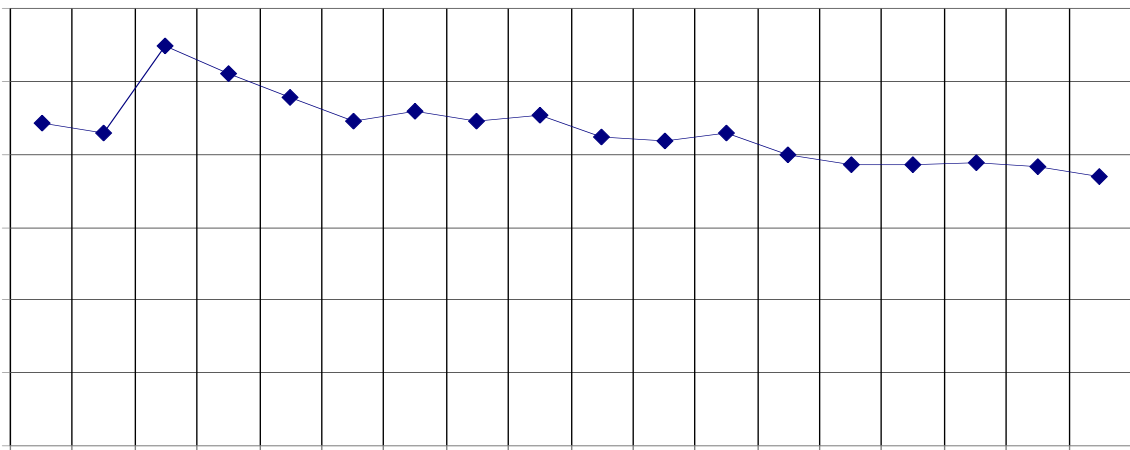


Рисунок 1.2 – Відправлення пасажирів на залізницях України  
Джерело: [42] з доробкою автора

### 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. Цвєтов [47, 57], О. Г. Дейнека, В. П. Гудкова [32, 33, 137], О. Г. Теплухіна [143], О. Б. Бєднікова [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], Г. Д. Ейтутіс [44–46], Ю. С. Бараш [9–15], Н. М. Колесникова [68, 69], В. М. Самсонкін [131–134], Є. І. Балака [8], О. М. Кривопішин [77–80], О. М. Гудков [30, 31], О. В. Семенцова [135], О. О. Карась [66], О. М. Синікова [135], В. В. Скалозуб [138], О. М. Гненний [22], П. О. Яновський [155–156] та ін.

Доктор економічних наук **І. М. Аксьонов** для підвищення ефективності пасажирських перевезень пропонує використовувати методи логістики та стратегічного маркетингу [1, 3].

У роботі [1, с. 52–58] він констатує: «Весь процес управління пасажиропотоками с початку утворення й до моменту завершення утворює єдиний логістичний ланцюг, який може доповнюватися інформаційними, сервісними і іншими потоками» (*переклад тут і далі мій. – О. П.*). Далі автор наводить схему логістичної підприємницької системи обробки пасажирських потоків, за допомогою якої він пропонує підвищити ефективність пасажирських перевезень. Пасажирський комплекс, на його думку, це складна, умовно дискретна, динамічно детерміновано-ймовірна відкрита логістична система, побудована зі взаємопов'язаних елементів. Для пасажирського комплексу автор пропонує схему взаємозалежності окремих операцій.

*Проблема, якою займається автор, дуже важлива, оскільки зараз у Головному пасажирському управлінні Укрзалізниці введено посади фахівців з маркетингу, а додатком до Державної цільової програми реформування [37] передбачено відкрити в Україні 82 центри з логістики. Для цього 6 залізниць подали до Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна замовлення на щорічну підготовку 19*

*студентів з логістики.*

Фахівці Державного науково-дослідного центру залізничного транспорту України **В. М. Самсонкін та О. М. Гудков** [134, с. 43–45] проаналізували показники роботи пасажирського господарства Південно-Західної залізниці з метою підвищення ефективності пасажирських перевезень у дальньому та приміському сполученні. Порівняння показників приміського та дальнього сполучення дозволяє зробити такі висновки:

- пасажирообіг за видами сполучень майже однаковий, але в приміському сполученні перевозиться пасажирів у 4,1 разу більше, ніж у дальньому;
- у приміському сполученні пасажирів відправляється в 9 разів, а поїздів – у 2,9 разу більше, ніж у дальньому;
- доходи від дальнього сполучення в 9,3 разу більші, ніж від приміського, а експлуатаційні витрати більші тільки в 3,2 разу;
- доходи від одного відправленого пасажирів в приміському сполученні в 84 рази нижчі, ніж у дальньому сполученні, а від одного відправленого поїзда доходи нижчі в 27 разів.

В. М. Самсонкін та О. М. Гудков пропонують такі шляхи підвищення ефективності перевезення пасажирів у приміському сполученні:

- оптимізація графіка руху приміських поїздів за рахунок скорочення відстані курсування до 150 км;
- впровадження внутрішньодержавних тарифів для курсування приміських поїздів на відстань більшу, ніж 150 км;
- впровадження зонного графіка руху приміських пасажирських поїздів, який дозволить знизити витрати на їх експлуатацію;
- запобігання безквитковому проїзду пасажирів;
- оптимізація тарифної політики;
- удосконалення правового забезпечення перевезення пільгових категорій пасажирів.

*На нашу думку, ці заходи дозволять суттєво підвищити ефективність пасажирських перевезень у приміському сполученні, але в своїх подальших роботах автори зупинилися на дослідженні лише окремих з них.*

Проблеми організації приміських пасажирських перевезень у м. Києві та шляхи їх вирішення дослідив [79, с. 27–29] **О. М. Кривопішин**: «...Цілодобово з приміського вокзалу м. Києва відправляється та прибуває понад 60 тис. пасажирів і цей потік з року в рік зростає. Незважаючи на це, збитки від приміських перевезень зростають. Достатньо сказати, що лише 21 % витрат залізниці від приміських перевезень покриваються доходами. Приблизно на такому самому рівні покриваються збитки від перевезень пільгових категорій пасажирів. Частка приміського сполучення в пасажирообороті Південно-Західної залізниці сягає 38 % від пасажирообороту Укрзалізниці».

На сьогодні 77 % інвентарного парку електропоїздів залізниці відпрацювали нормативний термін служби (28 років). Основними проблемами міських пасажирських перевезень м. Києва є:

- 1) різна кількість населення в окремих районах міста та відсутність у них необхідної залізничної інфраструктури;
- 2) недостатня пропускна спроможність існуючих міських мостів через Дніпро;
- 3) значна концентрація пасажиропотоків на окремих пересадочних вузлах міста, яка перевищує їх пропускну спроможність;
- 4) недостатня ефективність взаємодії окремих видів міського транспорту із залізничним транспортом, який міг би перебрати на себе частину міських пасажирських перевезень.

Для вдосконалення міських пасажирських перевезень залізничним транспортом О. М. Кривопішин пропонує залучити інвестора. Інвестором може бути транспортна компанія, яка є замовником перевезень. Між інвестором, залізницею та Київською міською державною адміністрацією укладається спеціальна угода, за якою інвестор мусить придбати 10 електропоїздів, які будуть його власністю. Він буде сплачувати кошти за доступ та користування залізничною інфраструктурою та технічне обслуговування рухомого складу. Залізниця забезпечує рух електропоїздів за певним графіком і обслуговує інфраструктуру та електропоїзди, забезпечує їх належний стан та виконує необхідні будівельно-монтажні роботи на зупиночних пунктах та перегонах дільниці. Київська міська державна адміністрація вирішує питання щодо організації додаткових виходів з метро.

*Запропоновані О. М. Кривопішиним заходи щодо організації транспортної компанії, побудованої на власності інвестора, залізниці та Київської міської державної адміністрації, цілком реальні і враховані Укрзалізницею в Проекті реформування залізничного транспорту [36].*

Цей же автор у своїй науковій статті [78, с. 6–8] досліджує старіння основних засобів, зокрема рухомого складу. «Старіння основних засобів відбувається випереджаючими темпами в порівнянні з їх відновленням та модернізацією. Основною причиною інвестиційного голоду в оновленні основних фондів є порушення принципу простого відтворення за рахунок амортизаційних відрахувань на реновацію. У ході інфляційних процесів допущено значне, більш як у 4 рази, відставання балансової вартості основних фондів від реальної їх вартості. Це призвело до адекватного скорочення амортизаційних відрахувань та необґрунтованого підвищення прибутку від звичайної діяльності, який на 75–80 % відраховується до бюджету у вигляді податків».

Науковець зауважує, що у 90-х роках минулого століття уряд країни видав багато законодавчих актів стосовно пільг у сфері приміських залізничних перевезень для незахищених верств населення та державних службовців. Ці пільги мають компенсуватися бюджетними коштами. Але реально з різних видів бюджетів фінансування пільгових перевезень надходить не в повному обсязі. Так, за 9 місяців 2007 року місцевими державними адміністраціями фактично компенсовано всього 39 % збитків від перевезень пільгових категорій пасажирів.

З метою підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень фахівцями Південно-Західної залізниці були проведені маркетингові дослідження населеності поїздів та необхідної кількості рухомого складу, які дозволили:

- змінити маршрути прямування електропоїздів підвищеного комфорту;
- покращити та скоротити обіг електропоїздів на окремих ділянках;
- відмінити деякі поїзди та ввести додаткові нові маршрути зі скороченням часу руху;
- відпрацювати схему впровадження рейкового автобуса одночасно на трьох напрямках.

Вказані заходи дозволять підвищити ефективність перевезень, забезпечити більше зручності пасажиром, вивільнити дефіцитний рухомий склад та використати його на інших приміських ділянках залізниці, а також зменшити обслуговуючий персонал на 120 чол.

*Запропоновані заходи щодо удосконалення організації пасажирських перевезень у приміському сполученні є досить ефективними, їх слід використовувати на інших залізницях, враховуючи одночасно нові методи організації руху поїздів, логістики та особливості конкретного регіону.*

Цікавий підхід до підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень запропоновано **Є. І. Балакою та О. В. Семенцовою** [135, 8, с. 85–88]. Вони пропонують зберегти принцип соціально-значущих приміських перевезень, але пільги громадянам пенсійного віку надавати залежно від загального річного доходу (пенсія плюс зарплата та інші доходи). Якщо пенсіонер отримає загальний дохід нижчий, ніж мінімальна заробітна плата, то йому слід надати пільгу – безкоштовний проїзд, якщо вищий – пільга йому не надається, а у межах між мінімальною та середньою заробітною платою пільга поступово знижується до нуля. Це дозволить урівняти пенсіонерів з працюючими робітниками, які не мають пільги на проїзд у приміському залізничному транспорті.

У роботах Є. І. Балака та О. В. Семенцова досліджують проблемоутворюючі фактори, що призводять до системних кризових явищ у функціонуванні приміського пасажирського залізничного транспорту. Це дає підставу авторам зробити логічний висновок про те, що поліпшення економічного стану цієї галузі можливе тільки на основі комплексного підходу, який охоплює організаційно-економічні, соціально-економічні та фінансово-економічні аспекти її адаптації до ринкових умов.

Науковці обґрунтовують недоцільність подальшого збереження в існуючих умовах за приміськими пасажирськими залізничними перевезеннями статусу «соціально значущих», для чого використовують значну інформаційну базу за великий період (від початку створення СРСР). Вони зазначають, що важливою перешкодою в роботі приміського пасажирського залізничного транспорту України є те, що довжина маршрутів значно перевищує межі приміських адміністративних зон. Виходячи з цього, Є. І. Балака та О. В. Семенцова пропонують використовувати приміські тарифи тільки в межах цих зон, обґрунтовують необхідність удосконалення системи визначення

вартості проїзду в приміському пасажирському залізничному сполученні пільговим категоріям громадян з урахуванням їх доходів.

Є. І. Балака та О. В. Семенцова роблять такий висновок: «...збереження в умовах ринку для приміських залізничних перевезень статусу "соціально значущих" і, як наслідок, низьких тарифів на них, не відповідає реальному характеру економічних відносин, що склалися в країні. Цей статус гальмує зростання заробітної плати, не сприяє зростанню пенсійного фонду і, що найголовніше, ставить приміський залізничний комплекс у скрутний фінансовий стан без перспективи виходу з нього...».

*Дана робота є безумовно корисною для підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень, але її слід продовжити, оскільки принцип справедливості варто поширити на інші категорії громадян, які користуються пільгами на перевезення.*

Удосконаленню економічного механізму управління в сфері приміських пасажирських перевезень у період реформування залізничного транспорту України присвячена наукова праця **О. М. Кривопішина та Г. Д. Єйтутіса** [80, с. 69–73]. «Цей механізм являє собою сукупність стабільних елементів, послідовність дії яких забезпечують реалізацію визначеної мети щодо створення необхідних умов для управління економічними процесами, і має системний характер, що підтверджується нижченаведеними властивостями. Він є системою, бо допускає узгодження різних цілей і задач, які забезпечують реалізацію загальної мети функціонування підприємств галузі».

Ця система містить три основні складові: планування, організацію і управління, які між собою взаємозалежні і взаємозумовлені.

Практично процес удосконалення економічного механізму управління приміськими пасажирськими перевезеннями передбачено Концепцією [72], де сказано, що з метою збільшення ефективності приміських пасажирських перевезень зацікавленим компаніям, що матимуть відповідний сертифікат та ліцензію, надаватиметься можливість придбання франшиз на право здійснення приміських перевезень протягом відповідного періоду. Прогнозується, що їх частка у загальних обсягах приміських перевезень на кінець третього етапу становитиме близько 15 %.

Використовуючи досвід європейських країн, процес організації перевезень приміськими пасажирськими компаніями можна поділити на етапи:

- отримання права доступу компанії до залізничних колій;
- надання залізницею нитки графіка для руху поїздів;
- визначення механізму взаємодії сторін та укладання угоди на право доступу до залізничних колій.

Відносини між залізницею та компанією регламентуються відповідною угодою, яка передбачає надання залізницею послуг з обслуговування інфраструктури та рухомого складу, а також відшкодування витрат залізниці. Визначаючи порядок сплати коштів за послуги, що надаються під час користування інфраструктурою та рухомих складом, можна проводити розрахунки двома способами:

- 1) за ставкою плати за 1 вагоно-км (поїздо-км);



2) за ставкою плати за 1 вагоно-год (поїздо-год).

*Наведені дослідження є дуже корисними, оскільки пропонують новий механізм управління пасажирськими перевезеннями у приміському сполученні після впровадження реформування залізничного транспорту. Але сьогодні дуже важко визначити, за яким сценарієм буде відбуватися структурна реформа, оскільки Державна цільова програма [37] не дає відповіді на це питання.*

**О. М. Гудков** у дисертаційній роботі [31] подає «механізм організаційно-економічного розвитку системи пасажирських перевезень, що включає структурно-функціональну модель, яка дозволяє цілеспрямовано і послідовно структурно впорядкувати та уточнити функціональну спрямованість елементів системи; модель моніторингу станів, яка динамічно та усебічно відслідковує зміну змісту системи».

За схемою, розробленою в дисертації [31], об'єкт дослідження представлено у тривимірному динамічному просторі: структурно діючий пасажирський комплекс залізничного транспорту включає загальну і галузеві вертикалі управління з відповідними рівнями піраміди; функціонально охоплює перевезення за видами сполучення і додаткові послуги; за змістом характеризується ресурсами, до яких належать економічні засоби, фінансові кошти, інформація (бази фактичних і нормативних даних, сукупність документів та методик, необхідних для прийняття рішень).

У межах побудованої моделі систематизовано резерви зниження збитковості перевезень, уточнені в контексті видів сполучення та розширені за рахунок впровадження нових норм організації розрахункових відносин.

О. М. Гудков відмічає, що основним резервом зниження збитковості у приміському сполученні є:

- віднесення перевезень на відстань більше, ніж на 150 км до дальнього сполучення;
- модернізація платформ та інших споруд;
- введення механізму опосередкованого придбання послуг;
- удосконалення тарифоутворення;
- впровадження автоматизованої обліково-платіжної системи.

*Запропонована дисертаційна робота [31] присвячена всьому пасажирському комплексу і лише частково пропонує заходи стосовно підвищення ефективності приміських перевезень. Оскільки автор є фахівцем у цій галузі, всі його пропозиції мають практичне застосування.*

Одна з найважливіших проблем приміських перевезень – це їх збитковість. **П. О. Яновським** [154, с. 9] була проведена оцінка фінансового результату приміських перевезень залізницями України. За підсумками 2008 року відсоток покриття витрат доходами у приміському пасажирському сполученні становив 14,06 %. Низький рівень покриття витрат у приміському сполученні вимагає термінового впровадження в перевізний процес науково обґрунтованих економічних, юридичних, технічних та технологічних механізмів забезпечення чіткої взаємодії з користувачами залізничних послуг для досягнення необхідного фінансового результату і мінімізації витрат під час безумовного

покращення якості приміських перевезень.

Головними факторами, які впливають на розподіл приміських перевезень територією країни, є нерівномірність розміщення населення по регіонах. За період з 1997 року по 2008 рік кількість відправлених пасажирів у приміському сполученні щорічно зменшувала за винятком незначного зростання у 1998, 2000, 2003, 2006 і 2007 роках. Загальне скорочення обсягів перевезень за цей період становило 13 %, а доходи збільшилися в 5,2 разу в основному за рахунок індексації тарифів.

П. О. Яновський відмічає [154, с. 10], що «...існує досить тісний зв'язок між розмірами частки приміського сполучення у загальних доходах пасажирських перевезень і середньою дальністю поїздки одного приміського пасажир...».

Частка витрат на приміське сполучення у загальних витратах на пасажирські перевезення у 3–4 і більше разів перевищує частку в доходах від цього виду перевезень [135, с. 11]. Абсолютні значення витрат на приміські перевезення в 2008 році перевищили доходи більше ніж у 7 разів. Так, відношення витрат до доходів в останні роки постійно збільшується (з 2004 року по 2008 рік воно зросло в 1,4 разу). У той же час експлуатаційні витрати у приміському сполученні зросли майже в 2,1 разу при деякому зменшенні обсягів відправлених пасажирів. Собівартість 10 пасажиро-кілометрів у приміському сполученні за останні 12 років також зросла більше ніж у 5,4 разу.

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

*Ця робота [154, с. 9–12] дає нам детальний аналіз існуючого стану пасажирських перевезень у приміському сполученні за останні 12 років, але констатація фактів подана без конкретних пропозицій стосовно підвищення економічної ефективності цих перевезень.*

Вище було подано аналіз вітчизняних наукових праць стосовно підвищення ефективності пасажирських приміських перевезень. Зважаючи на те, що Укрзалізниця прямує до єдиного транспортного простору Європи, значний інтерес становить досвід реформування приміських перевезень у цих країнах

13 січня 2010 року Російська інформаційна агенція «Новини» повідомила [60], що збитки від приміських перевезень на Московській залізниці у 2009 році становили 4,8 млрд руб. Проте у 2008 році збитків було на 20 % менше. Компенсація збитків від приміських пасажирських перевезень у 2010 році буде становила 50 %, а з 2011 року збитки компенсуються регіонам у повному обсязі. З частиною суб'єктів Московської залізниці були підписані угоди на транспортне обслуговування в 2010 році, зокрема з Калузькою областю.

Керівник залізниці В. І. Молдавер заявив: «С образованием "Второй грузовой компании" у РЖД все вагоны будут частные, поэтому, где взять деньги, чтобы эти расходы покрыть? Сегодня платит тот, кто заказывает музыку, соответственно, регионы сами должны задуматься над вопросом

возмещения убытков. Области никогда их не считали, так как знали, что все расходы покрываются железной дорогой. РЖД в настоящее время осуществляет реформирование комплекса пригородного сообщения в соответствии с программой структурной реформы на железнодорожном транспорте. Как сообщалось, РЖД ожидает убыток от пригородных пассажирских перевозок в 2009 году порядка 35 миллиардов рублей, что примерно соответствует уровню прошлого года. Пригородные перевозки являются убыточным видом деятельности, поддерживаемым за счет финансового результата от других видов деятельности РЖД. Проблема возмещения выпадающих доходов РЖД от пригородных перевозок остро стоит на протяжении многих лет. Средний уровень соотношения действующих тарифов на проезд в пригородном сообщении и себестоимости не превышает 50 %».

Правління Федеральної служби з тарифів Російської федерації затвердило збільшення тарифів РЖД на приміські пасажирські перевезення на 12 %. В. І. Якунін – президент ВАТ «РЖД» – у своїй доповіді [153. с.12] зупинився на взаємодії компанії з федеральними та регіональними органами. Він повідомив, що у 2009 році з ними було налагоджено ефективне співробітництво. На 2010 рік у федеральний бюджет було закладено фінансування соціально значущих видів діяльності компанії на суму 140 млрд руб., у тому числі субсидії на регулювання вантажних та пасажирських тарифів і перевезення школярів. Вирішується проблема компенсації збитків від перевезення пільгових категорій громадян у приміському сполученні.

*Зважаючи на те що реформування залізниць Росії відбувається протягом 9 років, і у 2010 році закінчився третій (останній) етап структурної реформи, можна констатувати, що Російські залізниці до сьогодні не вирішили проблему повного покриття витрат від приміських пасажирських перевезень за рахунок доходів. Але з'явилася позитивна тенденція щодо вирішення цього питання. Україні слід досконально вивчити досвід Росії для того, щоб не повторити її помилок.*

У країнах Європи регіональні і приміські сполучення відіграють значну роль на ринку всіх перевезень пасажирів. Ця ніша ринку громадського транспорту є надзвичайно важливою для забезпечення мобільності населення та оптимізації розподілу перевезень між видами транспорту на користь громадського. Вона сприяє розвантаженню транспортних шляхів (за рахунок скорочення частки приватних автомобілів), що інтенсивно використовується навколо великих міст [54].

У Європі є типовою для приміського сполучення поїздка на відстань 15 км або тривалістю 30 хв. У регіональних сполученнях дальність поїздки зростає до 70 км, а тривалість – до 1 год. Всього приміські та регіональні Європейські залізниці перевозять 6,8 млрд пас. на рік, пасажирооборот становить 194 млрд пас.-км, а обсяг доходів – 21,7 млрд євро. Це складає не менше, ніж 90 % загального річного обсягу пасажирських перевезень та 50 % пасажирообороту. Із регіональними та приміськими перевезеннями, не враховуючи персонал служб інфраструктури, пов'язано чверть працівників залізниць (близько 360 тис. осіб), які обслуговують 64 тис. од. рухомого складу,

що експлуатується на лініях загальною довжиною 188 тис. км. Середня дальність поїздки в країнах Європи становить 27,9 км та збільшується з 17,3 км у країнах, що входять до Європейської асоціації вільної торгівлі, до 77 км у країнах–кандидатах на вступ до ЄС. У країнах, що є членами ЄС уже давно, середня дальність поїздки – 25,2 км. Це визначається домінуванням у Німеччині та Франції приміських перевезень, на які припадає 1 млрд із 1, 246 млрд поїздок на рік в цілому по країні (табл. 1.1) [122, с. 16–17]. 91 % довжини ліній, що використовуються для регіональних та приміських перевезень, є власністю національних інфраструктурних компаній або адміністрацій. Ще 8 % належать окремим операторам, переважно незалежним залізницям чи національним залізничним компаніям у трьох країнах ЄС, що ще не виконали умови вимоги Директиви 91/440. 1 % – іншим власникам, наприклад місцевим адміністраціям [122, с. 17–18].

Для фінансового оздоровлення та підвищення ефективності пасажирських перевезень у секторі регіональних і приміських перевезень національний уряд Італії [54, с. 9–11] спочатку субсидував регіони для компенсації витрат транспортних компаній із надання послуг. Але такий варіант фінансування не дав бажаного результату, оскільки регіони сплачують компаніям-перевізникам менше, ніж це встановлено договорами. До того ж плата за проїзд не дуже висока.

Урешті-решт фірма Trenitalia запропонувала нову радикальну політику для вирішення даної проблеми. Вона розробила перелік послуг, їх обсяги, розрахувала ціни та тарифи на них і запропонувала регіональній владі. Але місцеві органи влади на це не звернули уваги, хоча взяли до відома реальні ціни на перевезення.

Незважаючи на фінансові труднощі, Trenitalia продовжила свою діяльність на ринку залізничних послуг з надією на те, що у великих містах обсяги перевезень щорічно зростають на 2–3 %, і планувала до 2011 року збільшити обсяги перевезень до 50 % у Мілані та Римі і до 43 % у Неаполі за рахунок впровадження нового рухомого складу та додаткового інвестування коштів.

*На нашу думку, рішення дуже розумне, але приватний інвестор може фінансувати на інноваційні проекти, чого не можна сказати про Укрзалізницю. Проте цей підхід може дати позитивний результат лише у разі зростання кількості пасажирів.*

У 2008 році Н. М. Колеснікова на замовлення Укрзалізниці розробляла методику визначення собівартості пасажирських перевезень на базі форми статистичної звітності 14 зал [68]. На її погляд, формула для розрахунку собівартості перевезення одного пасажирів у приміському сполученні має параметричну побудову (оскільки витрати на початково-кінцеву операцію – ПКО – залежать від кількості відправлених пасажирів, а на рухому операцію – від кількості відправлених пасажирів, відстані перевезення, ваги бруто вагонів у приміських поїздах) і може бути надана у такому вигляді:

де , (1.2)

- агрегована витратна ставка за пко у приміському сполученні із розрахунку на 1 відправленого пасажиря;
- інфраструктурна складова агрегованої витратної ставки за ПКО у приміському сполученні;
- локомотивна складова агрегованої витратної ставки за ПКО у приміському сполученні;
- вокзальна складова агрегованої витратної ставки за ПКО у приміському сполученні;
- , – агреговані витратні ставки за рухому операцію, відповідно за вагоно-та тонно-км у приміському сполученні:

; (1.3)

- інфраструктурна складова агрегованої витратної ставки за вагоно-км у приміському сполученні;
- локомотивна складова агрегованої витратної ставки за вагоно-км у приміському сполученні;
- вокзальна складова агрегованої витратної ставки за вагоно-км у приміському сполученні:

; (1.4)

- інфраструктурна складова агрегованої витратної ставки за тонно-км у приміському сполученні;
- локомотивна складова агрегованої витратної ставки за тонно-км у приміському сполученні;
- вага бруutto пасажирського вагона відповідного типу приміського поїзда;
- населеність пасажирського вагона відповідного типу в приміському сполученні;
- відстань перевезення у приміському сполученні.

Таким чином, формула для визначення собівартості пасажирських перевезень у приміському сполученні має такий вигляд:

(1.5)

*Ця робота заслуговує уваги, оскільки пропонує для розрахунку тарифів певний математичний апарат, але методика не впроваджувалася Укрзалізницею, оскільки була побудована на старому статистичному матеріалі (форма 14 зал) та Номенклатурі витрат. Крім того, до цієї роботи не розроблялося програмного забезпечення для розрахунку тарифів і вона не була пов'язана з існуючими статистичними вихідними формами.*

#### 1.4 Необхідність пр підвищення еф перевезень

Проблему підвищення перевезень можна досліджувати в контексті залізничного транспорту, та цієї проблеми можуть бути ті, що в планової та ринкової економіки реалізації в умовах ринку.

На ефективне вирішення проблеми розвитку ринку, який характерний для України ринкові відносини краще за ефективної організації приміського сполучення використовуються в країнах нашої країні.

Із огляду на це для підвищення приміського сполучення в Україні (рис. 1.3):

1. Удосконалення організації руху приміських залізничних поїздів.
2. Впровадження приміських поїздів-експресів.
3. Модернізації інфраструктури та рухомого складу для підвищення швидкості руху, комфортності та якості перевезень.
4. Використання рухомого складу нового покоління, вагон-трамваїв рейкових автобусів.
5. Удосконалення тарифної політики.
6. Повна компенсація державою та місцевими органами влади пільгових перевезень.
7. Запровадження заходів для зниження збитковості пасажирських перевезень у приміському сполученні.
8. Збільшення обсягів перевезень за рахунок поєднання приміського руху з міським.
9. Організація різних видів компаній-операторів для перевезення пасажирів у приміському сполученні.
10. Введення державою франшиз, різних концесійних схем для обслуговування приміських та регіональних перевезень.

Рисунок 1.3 – Система заходів щодо підвищення ефективності пасажирських перевезень у приміському сполученні

*Джерело: розробка автора*

Аналіз наукових праць показав, що всі вони торкаються переважно окремих наведених вище завдань підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень у приміському сполученні.

Наприклад, фахівці-практики в галузі пасажирських перевезень **О. М. Кривопішин, Г. Д. Ейтутіс, О. М. Гудков** цю проблему розглядають комплексно, але детально вирішують лише деякі задачі. Вони пропонують удосконалити механізм та модель пасажирського комплексу залізничного транспорту з позиції менеджменту, але детально займаються такими питаннями:

1. Система повного обліку пасажирів.
2. Удосконалення системи оплати та системи проведення розрахунків.
3. Удосконалення системи моніторингу стану пасажирського комплексу залізничного транспорту та розробка її критеріїв і системи показників.
4. Удосконалення організації руху в Київському залізничному вузлі, одночасної взаємодії приміських перевезень із міськими видами транспорту.
5. Оптимізація графіка руху приміських поїздів за рахунок скорочення відстані курсування до 150 км.
6. Впровадження внутрішньодержавних тарифів для курсування приміських поїздів на відстань більшу ніж 150 км.
7. Запобігання безквитковому проїзду пасажирів.
8. Удосконалення правового забезпечення перевезення пільгових категорій пасажирів.

Науковці **Є. І. Балака та О. В. Семенцова** пропонують зберегти принцип соціально значущих приміських перевезень, але пільги громадянам пенсійного віку надавати залежно від сукупного річного доходу. Для цього вони розробили принципи визначення величини цих пільг.

**П. О. Яновський** досліджував та оцінював фінансовий результат приміських перевезень залізницями України та відсоток покриття витрат доходами у приміському пасажирському сполученні.

Фахівці Росії аналізують проблеми збитковості пасажирських перевезень перед останнім роком структурної реформи на залізничному транспорті та аналізують помилки попередніх років реформування у різних напрямках.

По-іншому вирішують питання підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень фахівці фірми Trenitalia, які пропонують нову радикальну політику підвищення рентабельності перевезень пасажирів у великих містах Італії.

Представники країн Європи рекомендують залізничним компаніям підвищувати ефективність пасажирських перевезень у приміському сполученні за рахунок збільшення обсягів перевезень пасажирів залізничним транспортом і для цього відбирати частину перевезень у автомобільного транспорту в приміському та місцевому сполученнях.

У даній дисертаційній роботі автор зупиняється на дослідженнях (виділено на рис. 1.3 темним кольором), які стосуються нових економічних підходів до обґрунтування доцільності впровадження удосконалених методів організації руху приміських перевезень та визначення собівартості пасажирських перевезень у приміському сполученні для різних варіантів побудови компаній-операторів в умовах реформування залізничної галузі.

## Висновки до розділу 1

Аналіз досвіду реформування залізничного транспорту в Росії, Казахстані та Естонії дозволив зробити такі висновки:

1. Реформування залізничного транспорту в країнах, у яких економіка працює в умовах сучасного ринку, є процесом необхідним, оскільки держава більше не в змозі фінансувати галузь повною мірою. Кожна з країн пострадянського простору реформує залізничну галузь 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. Залізничні адміністрації Росії, Казахстану та Естонії зіткнулися з проблемою суттєвого зниження обсягів вантажних і пасажирських перевезень, старіння основних фондів, відсутності інвестицій на їх оновлення, компенсації збитків від пасажирських перевезень та компенсації коштів за перевезення пільгових категорій громадян. Вони мають певні успіхи в процесі реформування залізничної галузі, але не досягли бажаного результату.

2. Існує значний та стабільний попит на приміські пасажирські залізничні перевезення, який становить велику частку (понад 30 %) загальної роботи залізниць України з перевезень пасажирів. Але стан у цьому господарстві можна назвати критичним, оскільки збитковість перевезень досягла 86-88 %. Це можна пояснити такими об'єктивними та суб'єктивними причинами:

- рухомий склад, знос якого досягає майже 90 %, фізично та морально застарів;
- уряд не виділяє кошти на придбання нового рухомого складу як 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 користується пільгами;
- значна кількість пасажирів не сплачує кошти за проїзд;
- швидкість руху низька;
- організація руху приміських поїздів є недосконалою;
- низький рівень комфорту низький та ін.

3. Аналіз наукових праць показав, що всі вони торкаються переважно окремих завдань підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень у приміському сполученні, таких як:

- Удосконалення організації руху приміських залізничних поїздів.
- Впровадження приміських поїздів-експресів.
- Модернізація інфраструктури та рухомого складу для підвищення швидкості руху, комфортності та якості перевезень.



- Використання рухомого складу нового покоління, вагон-трамваїв рейкових автобусів.
- Удосконалення тарифної політики.
- Повна компенсація державою та місцевими органами влади пільгових перевезень.
- Запровадження заходів для зниження збитковості пасажирських перевезень у приміському сполученні.
- Збільшення обсягів перевезень за рахунок поєднання приміського руху з міським.
- Організація різних видів компаній-операторів для перевезення пасажирів у приміському сполученні.
- Введення державою франшиз, різних концесійних схем для обслуговування приміських та регіональних перевезень.

4. У даній дисертаційній роботі автор наводить дослідження, які стосуються нових економічних підходів до обґрунтування доцільності впровадження удосконалених методів організації руху приміських перевезень та визначення собівартості пасажирських перевезень у приміському сполученні для різних варіантів побудови компаній-операторів в умовах реформування залізничної галузі.

## **РОЗДІЛ 2**

### **ДОСЛІДЖЕННЯ ФАКТОРІВ ТА УМОВ ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

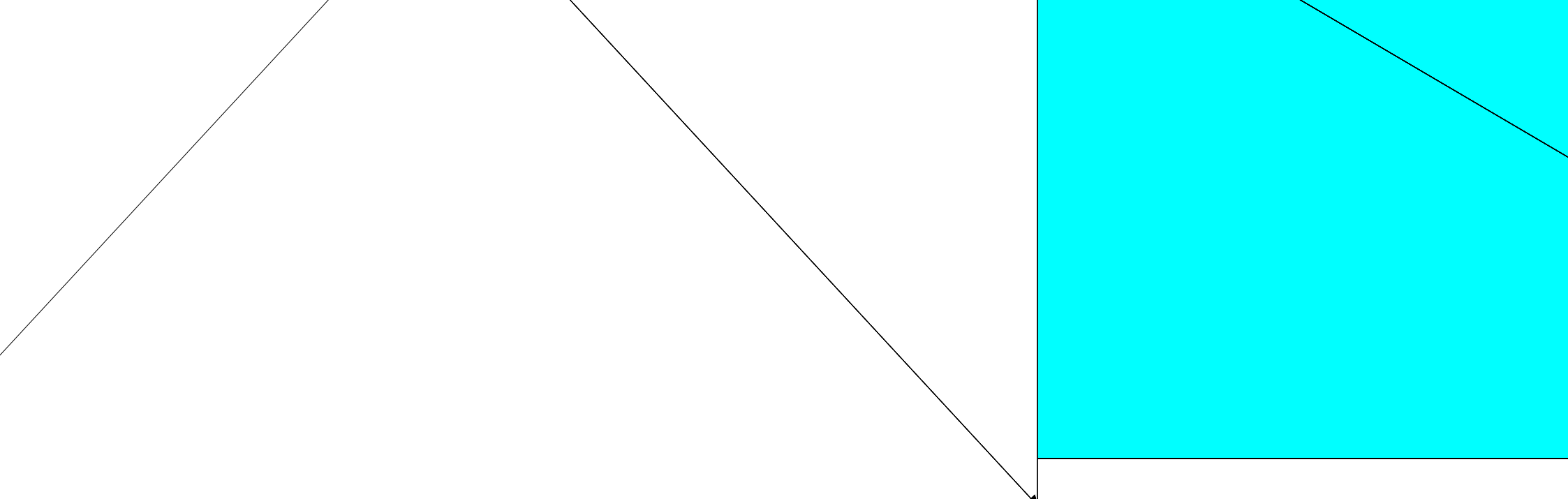
#### **2.1 Вибір напрямку дослідження**

Як було сказано в підрозд. 1.1, в Україні почалася підготовча робота до реформування залізничного транспорту, яка мала на меті «...створення умов

для підвищення ефективності функціонування й прискорення розвитку галузі та задоволення зростаючих потреб національної економіки й населення в перевезеннях, підвищення якості транспортних послуг та зменшення транспортної складової в ціні продукції» [66].

На підготовчому етапі слід вирішити багато питань щодо підвищення ефективності функціонування окремих господарств у межах чинного законодавства для безболісної адаптації їх роботи до умов сучасного ринку. Зокрема це стосується приміських пасажирських перевезень [59].

У Державній цільовій програмі [37] остаточно не визначено модель реформування залізничного транспорту, але безапеляційно заявлено, що структура управління галуззю буде побудована за вертикально-інтегрованим принципом. Це означає, що замість 6 залізниць буде утворено єдиний суб'єкт господарювання – юридична особа, у складі якого організовуватимуться департаменти із окремих видів перевезень. Оскільки, крім Концепції [72] та Державної цільової програми [37], затверджених урядом України, інших офіційних документів із детальним планом реформування галузі немає, з'явилося багато наукових праць, у яких запропоновані різні заходи стосовно удосконалення роботи приміських перевезень. Але в основному вони мали суто теоретичну спрямованість (див. розд. 1). У 2008 році Укрзалізниця [59] запропонувала таку модель реструктуризації, у якій приміські пасажирські перевезення на різних етапах реформування галузі (рис. 2.1–2.3) виділялися у філії ДАК «УЗ». Одночасно науковці та фахівці [11, 13, 26, 80] пропонували виділити приміські пасажирські перевезення в окремі компанії-оператори.



підприємств, поряд з якими будуть функціонувати приватні компанії зі своїм рухомим складом.

Раис Фатхутдінов у своїй праці [146] зазначає: (подано російською мовою) «Под реформой предприятий понимается, во-первых, изменение принципов их действия, направленное на реструктуризацию, способствующую улучшению управления, повышение эффективности производства и конкурентоспособности выпускаемой продукции, производительности труда, снижения издержек производства, улучшение финансово-экономических результатов деятельности, а во-вторых, меры государственной поддержки указанных изменений». Далі автор подає типову схему реформування підприємства (рис. 2.4).

У даній дисертаційній роботі вирішуються лише два напрямки реструктуризації приміського господарства Укрзалізниці (виділено на рис. 2.4 темним кольором). Це – удосконалення його роботи за рахунок:

- впровадження нових економічно обґрунтованих методів організації руху приміських поїздів;
- розробки нових принципів побудови тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні.

Відповідно до рис. 2.4 слід розглядати залізничний транспорт у взаємному зв'язку із зовнішнім середовищем, представленими окремими клієнтами залізниць, пасажирами та суспільством у цілому (рис. 2.5).

Під час дослідження роботи приміського господарства в дисертаційній роботі застосовувався системний аналіз, що базується на всебічному вивченні властивостей господарства із використанням наукових підходів до виявлення слабких та сильних сторін системи, її можливостей та погроз, формування стратегії функціонування та розвитку.

Рисунок 2.5 – Взаємодія приміського господарства Укрзалізниці із зовнішнім середовищем

*Джерело: [146, с. 169] з доробкою автора*

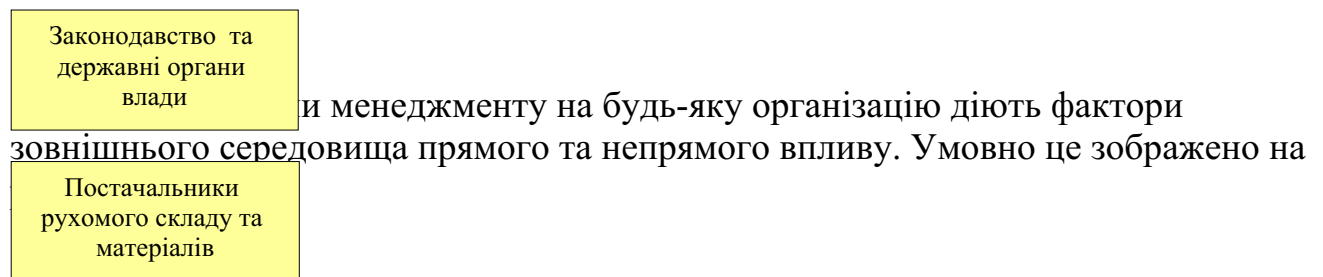


Рисунок 2.6 – Схема основних факторів, що діють на Укрзалізницю ззовні та всередині Головного управління приміських пасажирських перевезень

*Джерело: розробка автора*

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, а всередині неї є п'ять змінних: цілі, завдання, організаційна структура, кадри та технології. Додатково включено фінанси – шосту змінну, яка відіграє значну роль у ефективному функціонуванні пасажирських перевезень.

Як було зазначено, у даній дисертаційній роботі аналізуються тільки дві окремі змінні: фінанси (тарифна політика) та технології (нова організація руху приміських поїздів). Дослідження інших складових виконується в дисертаційних роботах аспірантів та здобувачів ДНУЗТ, УкрДАЗТ та ДЕТУТ.

Теоретичну і методологічну основу досліджень становлять наукові праці і методичні розробки провідних вчених у сфері теорії управління, менеджменту організацій; інформаційну базу – закони України, укази Президента України, Постанови Верховної Ради України та Кабінету Міністрів України та інші нормативні документи. Для вирішення поставлених завдань використовувалися *системний підхід* та такі загальнонаукові методи:

– порівня  
для обробки ста  
період;  
– матема  
залізничного тр  
– групув  
вагонів за рокам  
– логічни  
приміських пас  
– узагал  
приміськими па  
– прийнят  
наукових дослід  
приміськими па  
– імітації  
моделі фінансо  
приміському сполученні;

– організаційно-розпорядчий – для аналізу побудови організаційних структур управління приміськими пасажирськими перевезеннями.

Розв’язання проблеми підвищення ефективності функціонування приміських пасажирських перевезень здійснювалося за етапами раціонального рішення ( рис. 2.7).

Рисунок 2.7 – Послідовність виконання досліджень стосовно підвищення ефективності функціонування приміського господарства  
*Джерело: розробка автора*

## **2.2 Аналіз потенціалу господарства приміських перевезень Укрзалізниці та визначення обсягів необхідних змін для підвищення його конкурентоспроможності**

Основною проблемою, з якою стикається керівництво Головне управління приміських пасажирських перевезень, є визначення того, чи має приміське господарство внутрішні сили, щоб скористатися зовнішніми можливостями, а також виявлення внутрішніх слабких сторін, які можуть ускладнити проблеми, пов’язані з зовнішньою небезпекою. Процес, у ході якого виконується діагноз внутрішніх проблем, називається управлінським обстеженням [146, с. 273–277].

У даній роботі з метою спрощення в дослідження рекомендовано включити такі функції: маркетинг, фінанси та операції (виробництво).

**Сучасний стан пасажирських перевезень у приміському сполученні**

**Маркетинг.** Досліджуючи функцію «маркетинг», аналіз запропоновано виконувати за таким планом:

- 1) частка ринку приміських перевезень та їх конкурентоспроможність;
- 2) різноманітність транспортних послуг та їх якість;
- 3) ринкові дослідження та розробки;
- 4) ефективний збут та реклама.

***Частка ринку приміських перевезень та їх конкурентоспроможність.***

Транспорт – це одна з основних галузей економіки України, до якої входять залізничний, автомобільний, трубопровідний, морський, річковий, авіаційний та електричний міський види транспорту. Залізничний пасажирський транспорт посідає друге місце в цьому переліку за пасажирооборотом і третє за кількістю відправлених пасажирів [42, с. 40, 41].

Якщо порівняти пасажирооборот, який виконано в 2008 році, зокрема приміським залізничним транспортом (17,2 млрд пас-км), то він майже на 16 % перевищує авіаційні перевезення і в цьому переліку (табл. 2.2) міг би посісти третє місце. Слід сказати, що Міністерство транспорту та зв'язку України статистики з пасажирських приміських перевезень окремими видами транспорту в «Довіднику основних показників роботи залізниць України» [42] не дає.

Аналізуючи дані табл. 2.1, можна зробити висновок, що сьогодні приміські пасажирські перевезення відіграють провідну роль у транспортній системі країни і так буде й надалі. 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 покращенні роботи господарства повинні відігравати нові умови господарювання.

***Різнорманітність транспортних послуг та їх якість.*** Основною діяльністю приміського господарства є пасажирські перевезення у приміському сполученні [4, 5]. В останні роки у деяких містах України до основної діяльності залізниць у приміському сполученні додалися перевезення пасажирів. Але ця діяльність практично не розвинута. Доходи від надання послуг з перевезення пасажирів у 2009 році становили 362,1 млн грн, витрати – 2,9 млрд грн, збитковість – 87,68 %.

**Таблиця 2.1 – Основні показники діяльності транспортного комплексу України**

*Джерело: [42, с. 40, 41]*

| Вид транспорту | Пасажирооборот |      |         |
|----------------|----------------|------|---------|
|                | млрд. пас.-км  | %    | Рейтинг |
| Залізничний    | 53,1           | 36,1 | 2       |
| Автомобільний  | 61,3           | 41,7 | 1       |
| Річковий       | 0,0            | 0,0  | 6       |
| Морський       | 0,1            | 0,1  | 5       |
| Авіаційний     | 10,8           | 7,3  | 4       |
| Міський        | 21,7           | 14,8 | 3       |

|        |       |       |   |
|--------|-------|-------|---|
| Усього | 147,0 | 100,0 | - |
|--------|-------|-------|---|

Крім основної діяльності, пасажирське господарство виконує підсобно-допоміжну діяльність, до якої слід віднести:

1. Промислове виробництво (за ремонт колісних пар, деталей, запчастин та ін. отримано прибуток на суму 11,0 тис. грн, а рентабельність становила 40,7 %).
2. Послуги на приміських вокзалах – платні туалети та комісійний збір у касах (отримано прибутку – 1 334,0 тис. грн, рентабельність 367 %).
3. Торгівля (отримано прибутку – 199,0 тис. грн, рентабельність 18 %).
4. Громадське харчування (бари в поїздах підвищеного комфорту, їдальні – прибуток 349 тис. грн, рентабельність 12,1%).
5. Інші види діяльності (прибуток 3 409,0 тис. грн, рентабельність 105,3 %).

Загальний дохід від підсобно-допоміжної діяльності за 2009 рік становив – 13,0 млн грн, прибуток – 5,3 млн грн, рентабельність – 68,9 %. Але прибуток від підсобно-допоміжної діяльності всього на 0,18 % покриває збитки від приміських пасажирських перевезень.

Якість перевезень знаходиться на низькому рівні, про що свідчать такі факти:

- рухомий склад застарів фізично і морально, а його знос досяг 79 % (електропоїзди) та 93 % (дизель-поїзди);
- рівень комфорту в приміських поїздах не відповідає сучасним вимогам та європейським нормам;
- станом на 1 січня 2010 року інвентарний парк моторвагонного рухомого складу нараховував 1589 секцій або 343 склади електропоїздів, 326 секцій або 162 склади дизель-поїздів, та 11 рейкових автобусів, з яких всього 52 склади поїздів підвищеного комфорту (електропоїздів – 44 склади, дизель-поїздів – 6 складів, рейкових автобусів – 2);
- швидкість руху приміських поїздів нижча, ніж у приміських автобусів та маршрутних таксі.

На основі наведеного вище можна сказати, що в даний час приміський пасажирський транспорт не може запропонувати клієнтам різноманітність транспортних послуг та необхідну якість перевезень. Усе це призвело до того, що він втратив частку своїх приміських пасажирських перевезень.

**Ринкові дослідження та розробки.** Укрзалізниця приділяє багато уваги питанням пристосування приміського пасажирського транспорту до умов сучасного ринку. Наукові дослідження виконуються одночасно за різними напрямками з єдиною метою – удосконалити роботу приміських перевезень, зробити їх діяльність менш збитковою та захопити додаткову частку транспортного ринку. Для цього Державним економіко-технологічним університетом транспорту (ДЕТУТ), Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (ДНУЗТ), Українською державною академією залізничного транспорту (УкрДАЗТ), Державним науково-дослідним центром Укрзалізниці (ДНДЦ УЗ) та іншими

організаціями було виконано багато науково-дослідних робіт [58, 59, 85]. Частина цих розробок була реалізована і створила позитивний імідж українських залізниць. У зв'язку з підготовкою господарства до фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 було передбачено будівництво нового приміського пасажирського вокзалу на станції «Донецьк», ремонт вокзальних комплексів у межах Київського залізничного вузла, організація приміських перевезень у м. Києві міською електричкою.

**Ефективний збут та реклама.** Незважаючи на те що останнім часом кількість пасажирів, які користуються приміськими пасажирськими залізничними перевезеннями, поступово зменшується, Укрзалізниця закуповує нові секції рухомого складу для вболівальників ЄВРО–2012, організовує додаткові поїзди підвищеної комфортності та перевезення пасажирів міською електричкою. Реклама послуг Укрзалізниці розміщується на телебаченні, у рекламних роликах, на електронних табло, рекламних щитах, у вагонах приміських пасажирських поїздів та іншими засобами.

Кількість видів послуг, що надаються пасажирам, значно зросла. Вокзали після реконструкції стали надавати значний спектр додаткових послуг, включаючи громадське харчування, а в поїздах підвищеного комфорту були організовані бари.

Отже, можна констатувати, що Укрзалізниця проводить багато маркетингових досліджень для того, щоб не тільки покращити показники роботи приміського господарства, а й підвищити якість наданих послуг. У цій конкурентній боротьбі з іншими видами транспорту залізниці України поступово повернуть втрачені позиції і вийдуть на новий якісний рівень.

**Фінанси.** «Залізничний транспорт України за загальними обсягами перевезень, організаційно-правовою формою господарювання і формою власності зараз є державною монополією, яка для цілей розвитку може мати п'ять джерел фінансування: власні кошти Укрзалізниці, бюджетні інвестиції, кредити банків і міжнародних фінансових організацій, доходи від спільної діяльності та фінансовий лізинг» [84].

**Фінансування за власні кошти.** Розвиток інфраструктури, оновлення основних фондів і рухомого складу, впровадження новітніх технологій виконується за рахунок амортизаційних відрахувань та чистого прибутку. До цього слід додати, що Укрзалізниця почала удосконалювати розрахунок витрат від різних видів перевезень з метою чіткого визначення реальних прибутків або збитків від них та поступового припинення субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

У цих умовах фінансовий стан приміського господарства є катастрофічним, оскільки доходи від перевезень всього на 12,0 – 16,0 % покривають збитки. На рис. 2.8 наведені результати фінансової діяльності приміських перевезень з моменту їх виділення в окреме господарство.



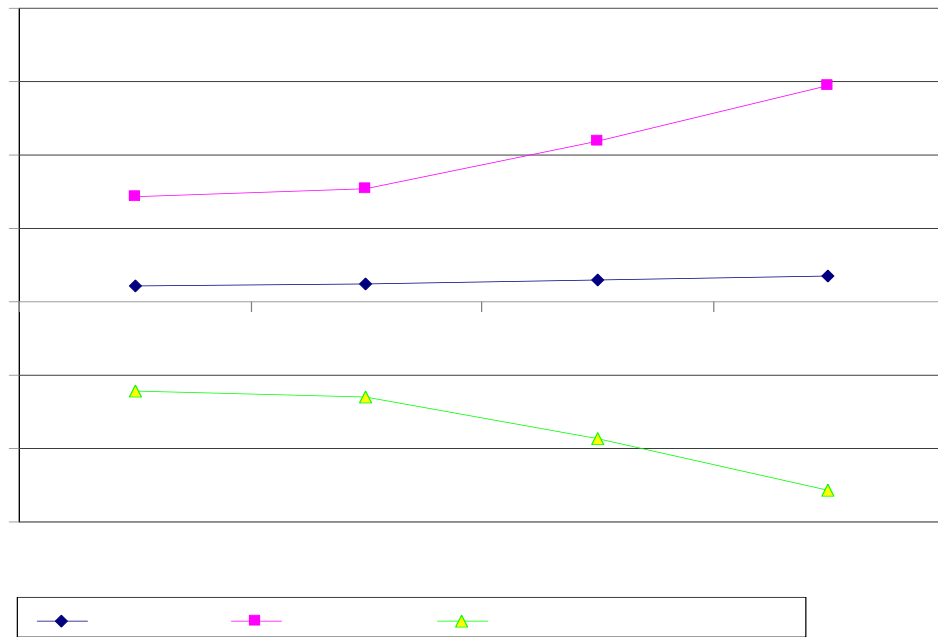


Рисунок 2.8 – Динаміка доходів, витрат та фінансових результатів від перевезень пасажирів у приміському сполученні за 2006–2009 роки.

*Джерело: [4, дод. с. 2]*

Аналіз доходів та витрат від пасажирських перевезень показує, що доходи отримані від одного пасажирів, у 2009 році становлять 0,97 грн, у той час як витрати на перевезення одного пасажирів – 7,94 грн, тобто витрати у 8,2 рази перевищують доходи, а збитки при цьому становлять 6,96 грн (рис. 2.9). З рисунка видно, що темп зростання витрат від пасажирських перевезень значно перевищує темпи зростання доходів.

Ця ситуація викликана такими факторами:

- низький рівень тарифів на приміські перевезення;
- велика кількість пільгових категорій пасажирів;
- недостатня компенсація перевезень пільгових категорій громадян місцевими органами влади.

Тарифи у приміському залізничному сполученні відповідно до чинного законодавства встановлюються залізницями за погодженням з місцевими органами виконавчої влади. Незважаючи на стриману позицію керівництва обласних державних адміністрацій стосовно підвищення тарифів, за останні два роки тарифи на перевезення пасажирів у приміському сполученні підвищувалися 27 разів [4, дод. с. 3].

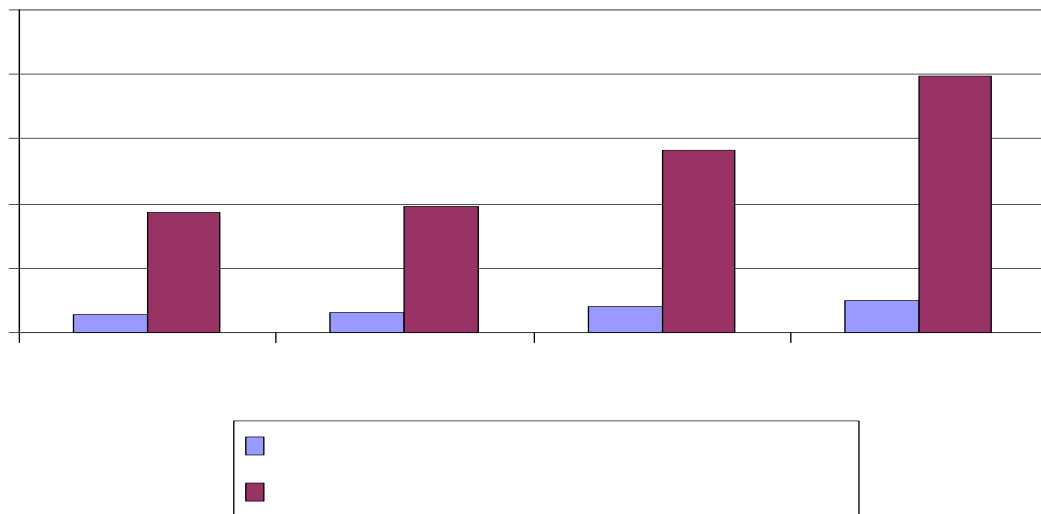


Рисунок 2.9 – Динаміка зростання доходів та витрат на одного перевезеного пасажирів у приміському сполученні

*Джерело: [4, дод. с. 3]*

Слід відмітити, що в Україні тарифи на перевезення пасажирів у приміському сполученні значно нижчі ніж аналогічні тарифи в Росії. Наприклад, вартість проїзду на відстань 30 км у Росії у два-три рази вища, ніж в Україні. При цьому із збільшенням відстані проїзду різниця у вартості зростає.

Частково пояснює різницю в тарифах між Україною та Росією рівень життя, але ця різниця не є суттєвою. Основним досягненням Росії є впровадження 9 років тому структурної реформи на залізничному транспорті, яка дозволила поступово ввімкнути ринкові механізми для вирішення питань підвищення тарифів та збільшення обсягів компенсацій за перевезення пільгової категорії громадян.

Проблема ліквідації заборгованості органів державної та місцевої влади перед залізницями України за перевезення пільгових категорій громадян, залишається не вирішеною. Згідно з чинним законодавством зараз існує 26 категорій громадян, які мають право на пільгові перевезення. Відповідно до закону «Про залізничний транспорт» [56] збитки залізниць від перевезення пасажирів, які мають пільги, повинні компенсуватися за рахунок державного та місцевого бюджетів залежно від того, яким органом влади прийняте таке рішення.

Однак ситуація із фінансуванням залишається критичною (табл. 2.3), при цьому законодавчі акти не дають права залізницям призупиняти перевезення пасажирів на пільгових умовах. Із табл. 2.2 випливає, що заборгованість органів державної та місцевої влади практично дорівнює доходам від пасажирських приміських перевезень, отриманим Укрзалізницею за рік.

Питання компенсаційних виплат Укрзалізниця рекомендує вирішити за рахунок таких заходів [4, дод. с. 5]:

- Виділення під час формування проекту Державного бюджету України на 2010 рік коштів на компенсацію збитків залізниць від перевезення пільгових категорій громадян з урахуванням реальних обсягів пільгових перевезень для місцевих органів влади в сумі 641,0 млн грн.

**Таблиця 2.2 – Заборгованість органів державної та місцевої влади  
за період 2008–2009 років**

*Джерело: [4, дод. с. 5]*

| Рік                           | Органи державної та місцевої влади | Надано послуг, млн. грн | Отримано компенсації, млн. грн | Відсоток компенсації, % | Заборгованість, млн. грн |
|-------------------------------|------------------------------------|-------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|
| 2008                          | Облдержадміністрації               | 230,7                   | 116,2                          | 50,4                    | 114,5                    |
|                               | Міносвіти                          | 117,3                   | 38,3                           | 32,7                    | 79,0                     |
|                               | Мінсім'ямолодьспорт                | 26,2                    | 0,0                            | 0,0                     | 26,2                     |
| 2009                          | Облдержадміністрації               | 331,0                   | 126,4                          | 38,2                    | 204,6                    |
|                               | Міносвіти                          | 148,1                   | 38,3                           | 25,9                    | 109,8                    |
|                               | Мінсім'ямолодьспорт                | 30,8                    | 0,0                            | 0,0                     | 30,8                     |
| Всього                        | Облдержадміністрації               | 561,7                   | 242,6                          | 43,2                    | 319,1                    |
|                               | Міносвіти                          | 265,4                   | 76,6                           | 28,9                    | 179,8                    |
|                               | Мінсім'ямолодьспорт                | 57,0                    | 0,0                            | 0,0                     | 57,0                     |
| <b>Всього по Укрзалізниці</b> |                                    | <b>884,1</b>            | <b>319,2</b>                   | <b>36,1</b>             | <b>564,9</b>             |

- Вирішити питання повного погашення заборгованості за попередні роки.

- Надання пільг на проїзд у транспорті загального користування в контексті переходу на адресні дотації.

З огляду на це можна зробити висновок, що для фінансування розвитку приміського господарства за власні кошти можна використовувати лише амортизаційні відрахування, оскільки прибутку воно не має.

Законом України «Про залізничний транспорт» передбачено *фінансування з Державного бюджету* програм розвитку та оновлення пасажирського рухомого складу, проте за останні роки кошти залізничному транспорту практично не виділялися.

Третім джерелом інвестування розвитку діяльності залізниць є *кредити банків та міжнародних фінансових організацій*. Зараз Головним управлінням приміських перевезень виконується робота щодо обґрунтування часткової ліквідації збитків приміських перевезень за рахунок коштів банків, які уряд надавав для оздоровлення їх фінансової діяльності під час фінансово-економічної кризи. Банкам пропонується передати Укрзалізниці ці кошти з дисконтом з дозволу Кабінету Міністрів України.

*Спільна діяльність* залізниць України здійснюється лише на рівні підсобно-допоміжної діяльності та в невеликих обсягах.

П'ятим джерелом інвестиційного розвитку Укрзалізниці може бути *фінансовий лізинг*. Використовується фінансовий лізинг для передачі орендодавцями окремим залізницям нового рухомого складу на визначений

термін експлуатації з подальшим продажем за окремим договором. Але договори лізингу є вигідними лише тоді, коли економічна рентабельність пасажирських перевезень на окремому напрямку перевищує відсотки по лізингу. Враховуючи збитки приміських перевезень, покрити відсотки по лізингу не є можливим.

**Операції (пасажирські перевезення у приміському сполученні).** *Обсяги перевезень пасажирів.* Виконуючи одну з найважливіших соціальних функцій держави, залізничний транспорт забезпечує потреби населення в пасажирських перевезеннях. При цьому 75,5 % від загальної кількості перевезених пасажирів у 2009 році перевезено приміськими поїздами. Діяльність господарства приміських пасажирських перевезень Укрзалізниці характеризується обсягом приміських пасажирських перевезень та темпами зміни пасажирообороту (рис. 2.10 та 2.11).

В останні роки, під час фінансово-економічної кризи, кількість перевезених пасажирів почала зменшуватись і досягла найнижчої позначки (рис. 2.12).

Однією з причин невиконання плану пасажирських перевезень у приміському сполученні в 2009 році є зниження обсягів перевезень пасажирів, які користуються формою № 4. Порівняно з 2008 роком вони знизилися на 161,4 млн пас.-км, а «платний» пасажиропотік на 432,6 млн пас.-км. Лише на Львівській залізниці відбулося зростання «платного» пасажиропотоку завдяки збільшенню середньої дальності поїздки цієї категорії пасажирів майже на 10 км.

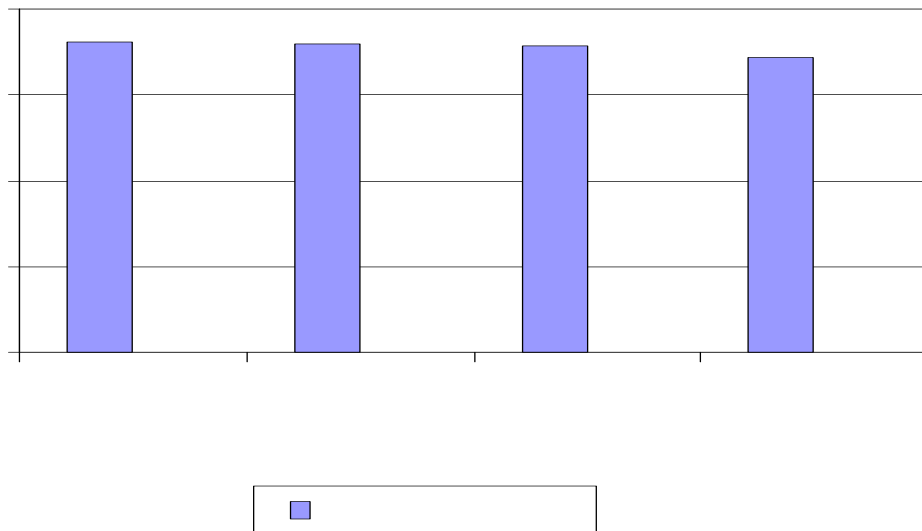


Рисунок 2.10 – Обсяги приміських пасажирських перевезень  
Джерело: [4, дод. с. 1]

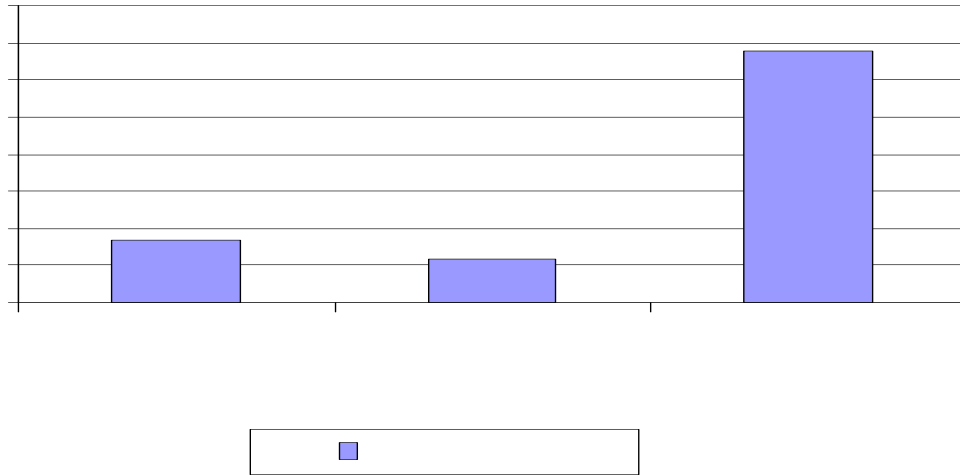


Рисунок 2.11 – Темпи зміни пасажирообороту в 2006–2009 роках  
*Джерело: [4, дод. с. 1] з доробкою автора*

Середня населеність вагонів приміських поїздів Укрзалізниці – 46, 08 чол./ваг., собівартість 10 пас.-км – 170,77 коп. Під час спаду загальної кількості перевезених пасажирів у 2009 році зростання середньої населеності вагонів можна пояснити лише скороченням кількості вагонів у приміському пасажирському поїзді.

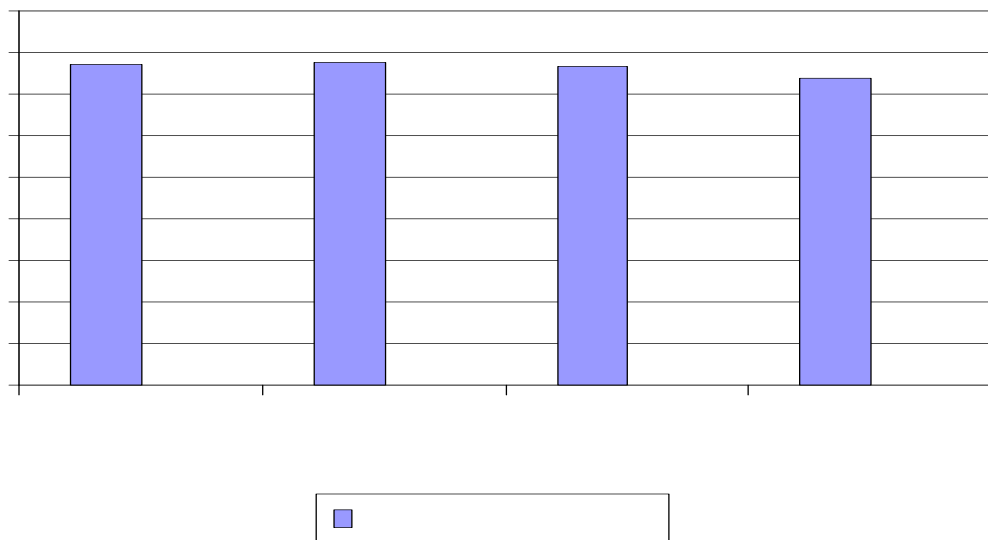


Рисунок 2.12 – Динаміка зміни перевезених пасажирів  
у приміському сполученні  
*Джерело: [4, дод. с. 1] з доробкою автора*

**Рухомий склад.** Станом на 1 січня 2010 року інвентарний парк моторвагонного рухомого складу нараховував 1 589 секцій або 343 склади електропоїздів, 326 секцій або 162 склади дизель-поїздів та 11 рейкових

автобусів.

На сьогодні за межами призначеного виробниками нормативного терміну служби експлуатується 53,4 % електропоїздів постійного та змінного струму, 88 % дизель-поїздів. Технічний стан моторвагонного рухомого складу наведено в табл. 2.3.

З метою збереження робочого парку науковими організаціями України та інститутом ім. Патона були розроблені технічні рішення та технічні умови подовження терміну експлуатації рухомого складу на 15–20 років. Проте окремі серії (ЕР1, Д1) вже відпрацювали і подовжені терміни. У цілому стан наявного моторвагонного рухомого складу, основна кількість якого розроблялась і поставлялась на виробництво у 1960–1970 роках, підійшов до критичної межі і має бути списаний за вимогами безпеки руху через аварійний стан несучих металевих конструкцій (рам кузова та візків).

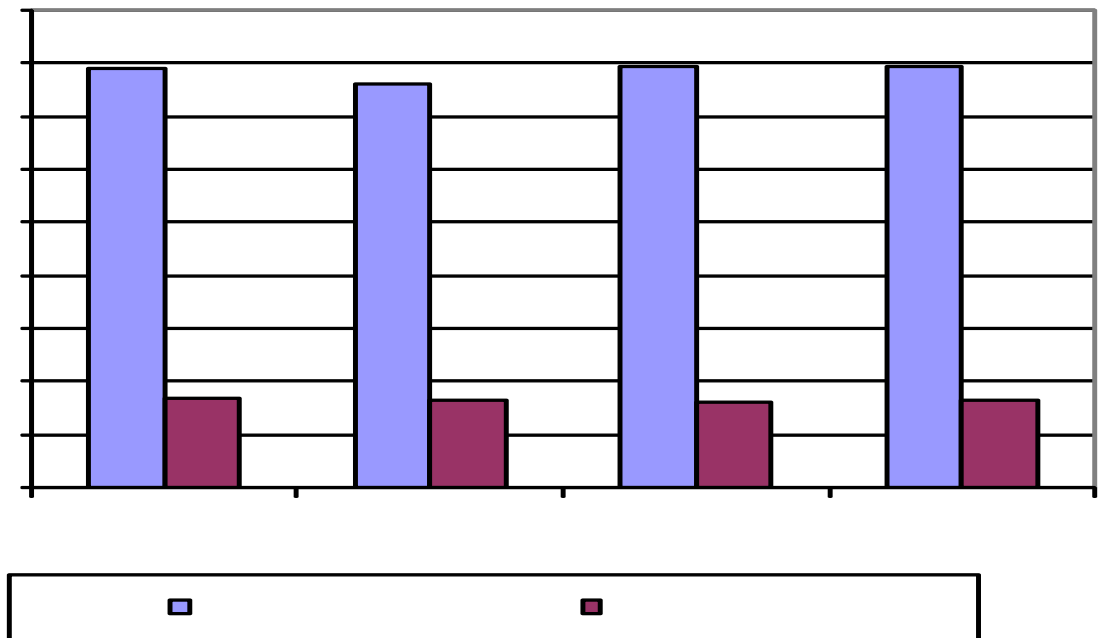


Рисунок 2.13 – Динаміка зміни інвентарного парку Укрзалізниці  
Джерело: [4, дод. с. 6] з доробкою автора

Таблиця 2.3 – Динаміка зміни МВРС у 2006 – 2009 роках  
Джерело: [4]

| Найменування<br>МВРС        | Інвентарна наявність, секц. |      |      |      |                               | Строк експлуатації |            |
|-----------------------------|-----------------------------|------|------|------|-------------------------------|--------------------|------------|
|                             | 2006                        | 2007 | 2008 | 2009 | Амортизовано<br>на 01.01.2010 | Нормативний        | %<br>зносу |
| Електропоїзди:              | 1582                        | 1521 | 1589 | 1589 | 896                           | 28                 | 79         |
| змінного<br>струму          | 697                         | 697  | 705  | 705  | 424                           | 28                 | 82         |
| постійного<br>струму        | 885                         | 824  | 884  | 884  | 472                           | 28                 | 76         |
| Дизель-поїзди,<br>у т.ч. РА | 336                         | 326  | 325  | 326  | 287                           | 20                 | 93         |

Моторвагонний рухомий склад застарів морально і фізично. Усі типи МВРС потребують значних витрат на обслуговування та ремонт, на 15–20 % споживають більше електроенергії, дизельного палива ніж сучасний рухомий склад нового покоління. Технічний стан МВРС наведено на рис. 2.14–2.15.

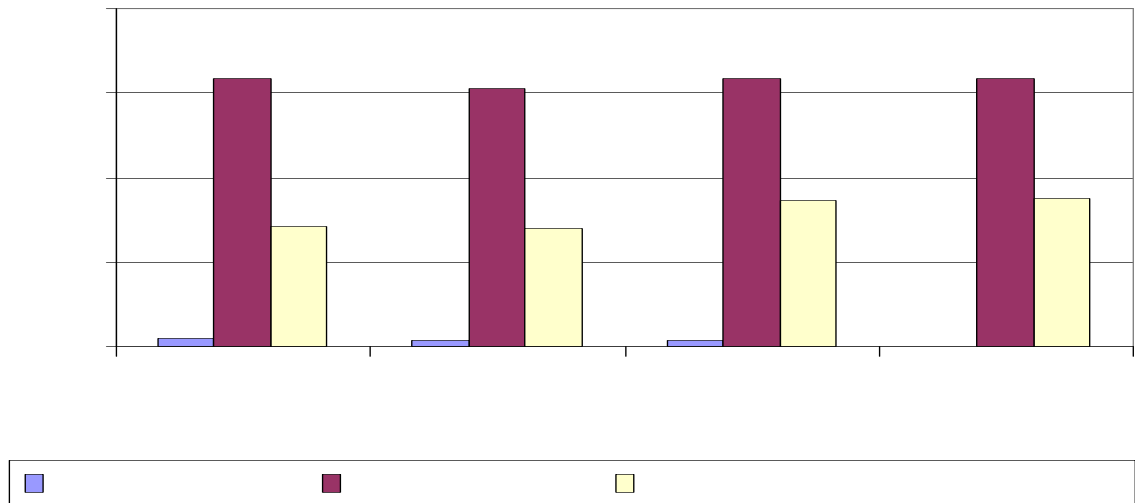


Рисунок 2.14 – Технічний стан електропоїздів за 2006 – 2009 роки  
Джерело: [4, дод. с. 7]

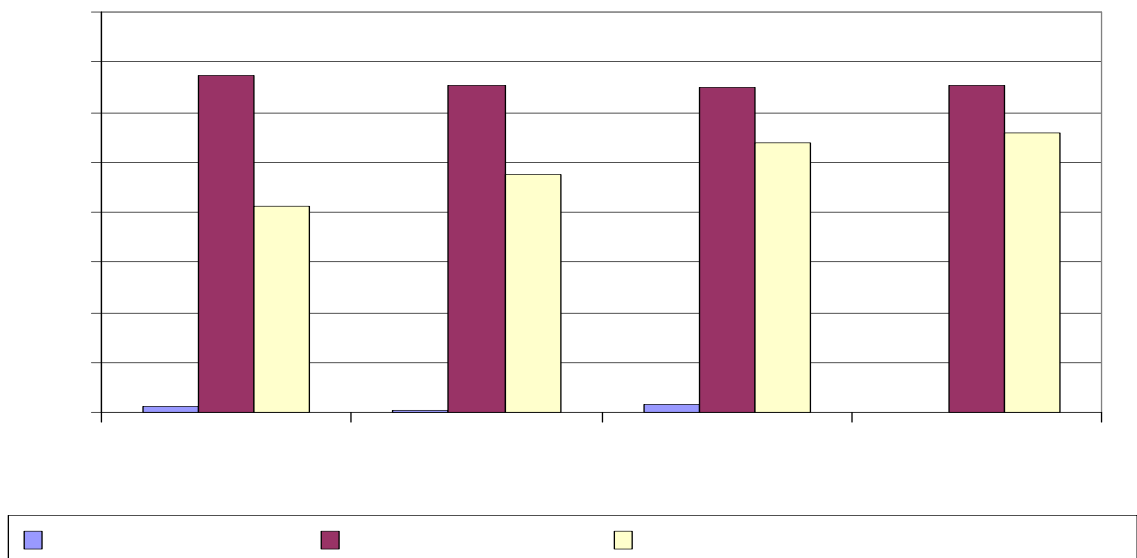


Рисунок 2.15 – Технічний стан дизель-поїздів за 2006–2009 роки  
Джерело: [4, дод. с. 7]

Для недопущення критичного стану парку моторвагонного рухомого складу залізниць України було розроблено та затверджено наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 14.10.2008 р. № 1259 «Комплексну програму оновлення залізничного рухомого складу України на 2008–2020 роки» [4], яка фактично не виконується через відсутність відповідного фінансування.

Так, протягом 2008 року залізницями було придбано 7 електропоїздів постійного струму, 2 електропоїзда змінного струму та 7 рейкових автобусів на загальну суму 403,108 млн грн. Але програмою оновлення [4] було заплановано придбання у 2008 році 10 електропоїздів постійного струму, 3 електропоїздів змінного струму, 2 дизель-поїздів та 7 рейкових автобусів на загальну суму 468, 67 млн грн за цінами 2007 року.

Щороку, починаючи з 2008, рухомий склад закуповувався у меншій кількості, ніж було заплановано програмою, оскільки нею було закладене фінансування за цінами 2007 року, які значно відрізнялися від фактичних (табл. 2.4).

Із табл. 2.4 випливає, що через відсутність фінансування в 2009 році не було придбано жодної одиниці рухомого складу, а фінансовим планом на 2010 рік пропонується закупити в кілька разів менше одиниць рухомого складу ніж заплановано програмою оновлення.

Для забезпечення більш комфортних умов перевезення пасажирів залізницями України та зменшення при цьому експлуатаційних витрат Головним управлінням приміських пасажирських перевезень (ЦРП) сьогодні опрацьовуються такі питання:

- Впровадження швидкісних міжрегіональних електропоїздів подвійного живлення зі швидкістю до 160 км/год для експлуатації на ділянках до 700 км між великими містами України.
- Створення міжрегіонального центру з формування, обслуговування та експлуатації швидкісних міжрегіональних поїздів.
- Впровадження рейкових автобусів у дво- та тривагонному виконанні.



**Таблиця 2.4 – Динаміка придбання моторвагонного рухомого складу  
у 2008–2010 роках**

*Джерело: [4, дод. с. 8] з доробкою автора*

| Найменування<br>МВРС                       | Кількість рухомого складу в одиницях на прогнозні роки |          |                 |          |                 |                                     |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------|----------|-----------------|----------|-----------------|-------------------------------------|
|                                            | 2008                                                   |          | 2009            |          | 2010            |                                     |
|                                            | За<br>програмою                                        | Фактично | За<br>програмою | Фактично | За<br>програмою | За проектом<br>фінансового<br>плану |
| Електропоїзди<br>постійного<br>струму, од. | 10                                                     | 7        | 22              | 0        | 22              | 2                                   |
| Електропоїзди<br>змінного<br>струму, од.   | 3                                                      | 2        | 5               | 0        | 5               | 2                                   |
| Дизель-поїзди<br>, од.                     | 2                                                      | 0        | 5               | 0        | 10              | 4                                   |
| Рейкові<br>автобуси, од.                   | 7                                                      | 7        | 6               | 0        | 6               | 0                                   |
| Загальна<br>вартість, млн<br>грн           | 468,67                                                 | 403,108  | 938,55          | 0        | 1 189,74        | 402,5                               |

- Модернізація дизель-поїздів ДР1А новим економічними силовими установками іноземного виробництва.
- Додаткове впровадження приміських поїздів підвищеного комфорту, виручка в яких становив у 2009 році 4 015,0 грн/поїзд порівняно 473,9 грн/поїзд у звичайному поїзді приміського сполучення.
- Впровадження міських поїздів для перевезення пасажирів з віддалених районів міста до найближчих станцій метро або зупинок міського транспорту.

### 2.3 Вплив сил зовнішнього середовища на розвиток приміських пасажирських перевезень

Приміські пасажирські перевезення – це відкрита виробнича система, яка отримує іззовні різні ресурси та переробляє їх на транспортні послуги. Із появою ринкових відносин в Україні стабільна ніша, яку займав цей вид перевезень у Радянському Союзі, перестала існувати. Автомобільний транспорт, який своєчасно пристосувався до умов сучасного ринку, почав витісняти приміські залізничні перевезення з транспортного ринку, оскільки Укрзалізниця як монопольна галузь стала відчувати на собі негативний вплив сил прямого та непрямого зовнішнього середовища.

До сил прямого впливу слід віднести такі:

- споживачі транспортних послуг;
- конкуренти;
- закони та державні органи;
- профспілки
- постачальники ресурсів.

До сил непрямого впливу належить:

- стан економіки;
- соціально-культурні фактори;
- політичні фактори;
- науково-технічний прогрес;
- міжнародні події.

Не враховувати дію цих сил неможливо, оскільки вони можуть призвести до негативних наслідків.

Найголовніша сила прямого впливу, що діє у зовнішньому середовищі, – це *споживачі транспортних послуг*. За відсутності необхідної кількості споживачів ефективність приміських пасажирських перевезень знижується. Щоб цього не сталося, приміські залізничні компанії мусять завжди боротися за збільшення своєї частки на транспортному ринку та додатково надавати більшу гаму послуг. За останні роки основний *конкурент* приміських транспортних послуг – автомобільний транспорт – постійно відвойовує частину пасажирів. Побудова тарифів на залізничні перевезення служби приміських перевезень – складне питання. По-перше, тарифи є соціально-значущими, а тому їх обов’язково узгоджують міські органи виконавчої влади, які прагнуть зробити тарифи якомога нижчими. По-друге, тарифи не повинні перевищувати вартість проїзду автомобільним транспортом на окремих напрямках. По-третє, існуючі тарифи навіть на 85 % не покривають збитки від перевезень. По-четверте, міські органи влади не компенсують залізницям витрати на перевезення пільгової категорії громадян.

Враховуючи це, можна сказати, що на окремих напрямках руху (наприклад, у Криму) приміські залізничні пасажирські перевезення повністю поступилися автомобільним, оскільки маршрутні таксі та автобуси мають такі переваги:

- ритмічність поїздок та їх кількість;
- низька вартість проїзду;
- якість обслуговування пасажирів (робота кондиціонерів);
- швидкість руху та термін поїздки.

Збитковості приміських залізничних перевезень сприяють постанови уряду України та інші нормативні документи місцевих органів влади, тобто *закони та державні органи*.

Що стосується *профспілок*, то вони зараз відіграють значну роль у захисті інтересів та прав залізничників під час визначення напрямків реформування залізничної галузі.

Останньою силою зовнішнього середовища прямої дії є *постачальники*. Виділяють п'ять категорій постачальників, серед яких постачальники:

- матеріалів;
- технологій і устаткування;
- енергії;
- капіталу;
- трудових ресурсів.

Залізничний транспорт може одержувати матеріали та інші ресурси з різних джерел, але при цьому необхідно враховувати надійність постачальника, ціну матеріалів, наявність одночасно кількох джерел для безперебійного постачання, термін доставки та інше. Якщо постачальник матеріалів знаходиться за кордоном і якість його продукції висока, то слід обов'язково мати запасні джерела для уникнення непередбачених обставин, які можуть виникнути у вітчизняному чи закордонному законодавстві.

*Стан економіки* та світова фінансова криза повільно впливають на діяльність господарства приміських перевезень (всього на 4,5 % за 2008 та 2009 роки), що вказує на значну інертність приміських перевезень, незважаючи на те, що збільшення рухливості населення України напряму залежить від підвищення заробітної плати [10, с. 114–115; 153, с. 9–22].

Вплив *соціально-культурних факторів* на приміські пасажирські перевезення в Україні практично не досліджувався, але під час впровадження поїздів підвищеної комфортності на окремих напрямках руху вплинув на збільшення кількості перевезених пасажирів.

Особливо впливає на роботу приміських перевезень *науково-технічний прогрес*. Після розподілу парку залізничних вагонів між країнами СНД Укрзалізниця не могла закуповувати необхідну кількість пасажирських вагонів через брак коштів та відсутність реальної підтримки з боку уряду. Рухомий склад старів, а кількість вагонів робочого парку невпинно зменшувалася. У цьому випадку було запропоновано новий підхід до перевезень пасажирів – використання поїздів підвищеного комфорту, впровадження рейкових автобусів на окремих напрямках руху, організація міжрегіональних поїздів.

Отже, можна констатувати, що під час реформування приміських залізничних перевезень в умовах сучасного ринку слід обов'язково враховувати вплив позитивних та негативних сил зовнішнього середовища і використовувати

їх дію на користь компанії-оператора.

## **Цінова і тарифна політика залізничного транспорту: перехресне субсидування перевезень і вплив на користувачів послуг в Україні.**

Правові, економічні та організаційні засади державного регулювання діяльності залізничного транспорту регулюються Законами України «Про природні монополії», «Про залізничний транспорт». Відповідно до ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт» тарифи на послуги залізничного транспорту підлягають державному регулюванню у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України.

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» зі змінами та доповненнями тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги встановлює Мінтрансзв'язку за погодженням із Мінекономіки і Мінфіном, а на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу у міжнародному і внутрішньому сполученні (крім приміських перевезень) – за погодженням із Мінекономіки.

Регулювання вартості послуг, що встановлюються за вільними тарифами, визначене постановою Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 року № 252 «Про порядок обслуговування громадян залізничним транспортом» та постановою Головного управління цінової політики Міністерства економіки України від 27 грудня 1991 року № 15 «Про порядок формування і застосування вільних (ринкових) цін і тарифів на продукцію, товари і послуги».

Рівень тарифів, що регулюється державою, залишається невисоким для населення і визначається насамперед інфляційними факторами. Низькі тарифи на залізничні перевезення заважають розвитку залізничного транспорту. Сьогодні залізнична галузь України значно поступається розвиненим країнам за рівнем технологій, її технологічне устаткування застаріло і відстає від світового стану техніки на кілька десятків років. На залізницях прогресує тенденція фізичної зношеності й морального старіння основних виробничих фондів, особливо рухомого складу. Зношеність рухомого складу, термін експлуатації якого – 25–30 років, становить 85,4 %.

Напрями удосконалення механізму державного регулювання тарифів на послуги залізничного транспорту, з одного боку, потребують державної підтримки виробництва шляхом прямого субсидування розроблення і впровадження нових технологій та устаткування, а також удосконалення податкової, кредитної політики; з іншого боку – оптимального регулювання тарифів на послуги залізничного транспорту. У той час як тарифи на залізничні перевезення жорстко регулюються державою, ціни на продукцію, яка споживається залізничним транспортом, залишаються вільними, формуються в ринкових умовах. Тобто темпи зростання цін на продукцію, що закуповується залізничною галуззю, випереджають темпи збільшення тарифів на перевезення.

Крім того, враховуючи необхідність забезпечення цілого ряду соціальних зобов'язань держави перед населенням та чинні тарифи на пасажирські перевезення, вони залишаються збитковими. Слід зазначити, що перевезення пільгових категорій громадян, так звані соціальні перевезення, є збитковими і у

більшості країн-членів ЄС. У деяких країнах цей вид перевезень виконують державні компанії перевізники, в інших ці послуги надаються приватними операторами, але завжди в даному випадку компаніям повністю компенсуються витрати, пов'язані з цим видом діяльності, та в деяких випадках ряд законодавчо затверджених податкових пільг.

Законом України «Про залізничний транспорт» також визначено, що центральні та місцеві органи державної влади мають відшкодовувати Укрзалізницю за рахунок державного або місцевих бюджетів збитки від перевезень пільгових категорій громадян. Крім того, Кабінетом Міністрів України щорічно для Укрзалізниці встановлюється державне замовлення на перевезення пасажирів і вантажів, уведення нових потужностей, модернізації технічних засобів, розвитку магістральних ліній та придбання рухомого складу.

Крім того, Міністерство економіки України та Міністерство фінансів України, встановлюючи тарифи на залізничні перевезення та погоджуючи показники фінансового плану залізниць, по суті не несуть відповідальності за стан справ та розвиток галузі. Наприклад, у 2007 році, коли компенсація за пільгові перевезення пасажирів за рік мала становити 394,4 млн грн., бюджетами всіх рівнів профінансовано тільки 102,3 млн грн., а це лише 25,9 %.

Як уже зазначалося, єдиний фінансовий баланс залізниці передбачає покриття збитків від пільгових перевезень за рахунок прибутків від вантажних. Ця система, враховуючи збитковість тарифів для населення та недофінансування з боку держави, призводить до зниження якості надання послуг залізничного транспорту як для пасажирів, так і для вантажовласників.

Тарифи Укрзалізниці починаючи з 2007 року значно зросли (приблизно на 20 %). Це зумовлювалося рядом об'єктивних причин та необхідністю індексації тарифів і, звичайно, стосувалося користувачів, однак шлях, яким здійснювалися підвищення, був досить неліберальний. Так і підвищення – нерегулярні та хаотичні, що постійно тримає в напрузі вантажовласників та ускладнює планування бізнесу. Ця система виглядає як ринковий контраст порівняно з політикою Російських залізниць, які підвищили тарифи на 12–18% за 2007–2008 роки. Однак це підвищення відбувалося у два кроки – навесні та восени, було анонсовано заздалегідь, що значно зменшило негативні наслідки від нього.

Невідповідність якості послуг залізничного транспорту зростаючим споживчим вимогам та міжнародним стандартам призводить до зниження користування залізничним транспортом з боку іноземних перевізників, які обирають привабливіші за часом та ціною маршрути транспортування. Комерційна швидкість доставки вантажів залізницями України майже у 2 рази нижча, ніж у розвинених країнах світу, значно відстає упровадження інтермодальних, логістичних та інформаційних технологій, комплексності і сервісу під час надання послуг.

Ефективному вирішенню нагальних проблем регулювання тарифної політики в залізничній галузі сприятиме своєчасна (до початку бюджетного року) індексація тарифів на залізничні перевезення та завчасне інформування користувачів.

Наявність перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і діючий механізм розподілу доходів не дозволяють досягти необхідного рівня фінансової прозорості й реалізувати потенціал ринкових механізмів, а також установити обґрунтовані тарифи на перевезення вантажів та пасажирів.

#### **Проблеми з надання пільг пасажирам у приміських перевезеннях.**

Проблеми, 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, а їх вирішення є одним із стратегічних завдань Програми економічних реформ України на 2010–2014 роки [121, 123].

Існує декілька причин того, чому ці проблеми потребують якомога скорішого вирішення [30].

По-перше, надання громадянам встановлених законодавством пільг на проїзд є одним із головних завдань реалізації державної політики у сфері соціального захисту населення, тому держава (на центральному або місцевому рівнях) повинна взяти на себе зобов'язання щодо забезпечення реалізації поставленого завдання і фінансування пільгових перевезень.

По-друге, пільгами на проїзд користується значна частина населення України. Згідно з висновками Рахункової палати України майже 12 млн осіб (приблизно четверта частина) мають право на пільговий проїзд та надання пільг із послуг зв'язку. Поширеність пільг на проїзд зумовлює значні обсяги пільгових перевезень.

По-третє, в процесі організації пільгових перевезень підприємства-перевізники зазнають значних збитків, які згідно із законодавством України повинні компенсуватися. Так, відповідно до статті 9 Закону України «Про залізничний транспорт» збитки залізничного транспорту загального користування від використання пільгових тарифів слід відшкодовувати залізницям за рахунок державного або місцевих бюджетів залежно від того, яким органом прийнято рішення щодо введення відповідних пільг.

По-четверте, суми фактично отриманих компенсацій недостатні, а механізм їхнього обґрунтування і надання законодавчо не врегульовано. За результатами аудиту Рахункової палати України заборгованість місцевих бюджетів по коштах субвенції за несплату компенсацій за надані пільги станом на 1 січня 2009 року за звітними даними Державного казначейства України становила 93,8 млн грн, за даними Міністерства транспорту та зв'язку – 613 млн грн, тобто у 6,5 разів більше. Аудиторський висновок підтверджує, що управління коштами субвенції здійснюється незадовільно, а необґрунтоване планування субвенції та незабезпечення контролю за її використанням призводить до невиконання 16 законодавчих актів. Одними з основних причин незадовільного стану визнано відсутність законодавчого регулювання порядку обліку фактичних поїздок пільговиків та визначення обсягів компенсаційних виплат транспортним підприємствам [30].

Експлуатаційні витрати, доходи від перевезень, фінансовий результат, відсоток покриття витрат доходами, сума, яка належить до компенсації за перевезення пільгових категорій пасажирів, і фактично отримана сума

компенсації, наведені у табл. 2.5 за даними Рахункової палати України, повністю підтверджують висновки Укрзалізниці [30].

**Таблиця 2.5 – Фінансово-економічні показники пасажирських перевезень у приміському сполученні на залізничному транспорті.**

*Джерело: [30]*

| Показник                                       | Фактично по роках |             |             |             | Всього за 2007–2010 рр. |
|------------------------------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------------------|
|                                                | 2007              | 2008        | 2009        | 2010 р.     |                         |
| 1                                              | 2                 | 3           | 4           | 5           | 6                       |
| Всього перевезено пасажирів, млн чол..         | 388               | 385         | 370         | 365         | 1 508                   |
| Доходи від перевезень, млн грн                 | 240               | 310         | 360         | 340         | 1 250                   |
| Експлуатаційні витрати, млн. грн               | 1 530             | 2 180       | 2 940       | 3 030       | 9 680                   |
| Фінансовий результат, млн грн                  | – 1 290           | – 1 870     | – 2 580     | – 2 690     | – 8 430                 |
| <b>Відсоток покриття, %</b>                    | <b>15,7</b>       | <b>14,2</b> | <b>12,2</b> | <b>11,2</b> | <b>12,9</b>             |
| Належить до компенсації, всього, млн грн       | 300               | 373         | 510         | 540         | 1 723                   |
| у т.ч. від облдержадміністрацій                | 185               | 230         | 331         | 335         | 1 081                   |
| Міністерства у справах сім'ї, молоді та спорту | 35                | 26          | 31          | 31          | 123                     |
| Міністерства освіти і науки                    | 80                | 117         | 148         | 174         | 519                     |

Закінчення табл. 2.5

| 1                                              | 2         | 3         | 4         | 5         | 6         |
|------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Отримано компенсацій, всього, млн грн          | 123       | 154       | 164       | 99        | 540       |
| у т.ч. від облдержадміністрацій                | 93        | 116       | 126       | 80        | 415       |
| Міністерства у справах сім'ї, молоді та спорту | 0         | 0         | 0         | 0         | 0         |
| Міністерства освіти і науки                    | 30        | 38        | 38        | 19        | 125       |
| Недоотримана компенсація, млн грн              | – 177     | – 219     | – 346     | – 441     | – 1 183   |
| <b>Відсоток оплати компенсації, %</b>          | <b>41</b> | <b>41</b> | <b>32</b> | <b>18</b> | <b>31</b> |

Виходячи із значень наведених показників, заборгованість центральних та місцевих органів виконавчої влади (Міністерства освіти і науки, Міністерства у справах сім'ї, молоді та спорту, обласних державних адміністрацій) за перевезення пільгових категорій пасажирів перед Укрзалізницею за період 2007–2010 років становить 1 183 млн грн, а загальна заборгованість – 8 430 млн грн (на підставі статті 9 Закону України «Про залізничний транспорт» тарифи на перевезення пасажирів і багажу у приміському сполученні встановлюються відповідними залізницями за погодженням з місцевими органами виконавчої влади. Якщо рівень



тарифів не забезпечує рентабельності цих перевезень, збитки залізниць компенсуються із місцевих бюджетів).

Така заборгованість сприяє зростанню дефіциту бюджету Укрзалізниці, що не дає можливості вчасно оновлювати приміський рухомий склад для перевезення пасажирів (на підставі статті 10 Закону України «Про залізничний транспорт» будівництво і реконструкція, у тому числі електрифікація, залізничних ліній, вокзалів, пішохідних мостів і тунелів, пасажирських платформ та інших об'єктів залізничного транспорту, пов'язаних із обслуговуванням населення регіону, придбання електропоїздів та дизель-поїздів для приміського сполучення здійснюються за рахунок коштів залізниць із залученням коштів місцевих бюджетів, а також інших не заборонених законодавством коштів).

У серпні 2010 року Management Consulting Group провела дослідження оцінки пасажирями тарифної політики у приміському сполученні та можливості підвищення тарифів з метою подолання збитковості та забезпечення розвитку приміських перевезень. У 7 містах України (Київ, Львів, Дніпропетровськ, Донецьк, Харків, Одеса, Сімферополь) було опитано 350 респондентів (по 50 у кожному місті) (табл. 2.6) за стратифікованою двоступеневою з принципом квотування на етапі відбору пільгових/не пільгових категорій пасажирів вибіркою [30].

Результати обробки отриманої інформації показали, що (табл. 2.6):

- 51,0 % пасажирів мають пільги на поїзд; 49,0 % – не мають, отже на одного платного пасажирів приходить мінімум один безплатний;
- 79,8 % пасажирів безкоштовно їздять у поїздах приміського сполучення; 9,0 % мають 50 % знижку з 1 жовтня по 15 травня щороку; 5,6 % користуються 50 % знижкою у загальних та плацкартних вагонах всіх категорій з 28 серпня по 28 червня; 4,5 % здійснюють поїздки за абонементні квитки; по 2,8 % мають 25, 0 % знижку від вартості квитка без часових обмежень або 50,0 % знижку один раз на рік; по 0,6 % користуються транспортними послугами із 50 % знижкою або взагалі безкоштовно протягом усього року (рис. 2.16);
- регулярність користування приміським залізничним транспортом більше пов'язана з особистими поїздками, ніж із діловими. Більшість опитаних (61,0 %) відвідує родичів декілька разів на місяць, а кожен третій кваліфікований робітник та службовець користується цим видом транспорту по роботі. Для ділових поїздок користуються транспортом 35,5 % пільговиків та 38,9 % платних пасажирів;
- серед опитаних пасажирів пільгових категорій 79,8 % найчастіше користуються безкоштовним проїздом у приміських поїздах. В основному це стосується пенсіонерів із середньомісячним доходом від 700 до 1 000 грн;
- кожен другий опитаний (48,0 %) вважає пасажирські перевезення не збитковими. Із усіх респондентів, тільки мешканці Львова визнали, що пасажирські перевезення є збитковими (40,0 %). Більшість опитаних мешканців Києва (60,0 %), Дніпропетровська (64,0 %), Донецька (52,0 %), Одеси (56,0 %) впевнена в тому, що пасажирські перевезення не збиткові;

Таблиця 2.6 – Результати опитування пасажирів

Джерело: [30]

| Питання з варіантами відповідей                                                                                                                                    | Категорія пасажирів |             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-------------|
|                                                                                                                                                                    | пільговик           | непільговик |
| 1                                                                                                                                                                  | 2                   | 3           |
| <b>Як часто Ви користуєтеся приміськими поїздами?</b>                                                                                                              |                     |             |
| декілька разів на місяць                                                                                                                                           | 51,7                | 58,7        |
| декілька разів на тиждень і частіше                                                                                                                                | 48,3                | 41,3        |
| <b>Зазвичай Ви користуєтеся електричками/приміськими поїздами для</b>                                                                                              |                     |             |
| ділових поїздок                                                                                                                                                    | 35,5                | 38,9        |
| особистих поїздок                                                                                                                                                  | 62,7                | 59,3        |
| <b>Як Ви думаєте, за рахунок чого можна компенсувати збитки від приміських перевезень?</b>                                                                         |                     |             |
| за рахунок збільшення компенсацій від бюджетів усіх рівнів                                                                                                         | 31,2                | 42,0        |
| <b>За яких умов Ви готові платити більше за квиток на приміські перевезення?</b>                                                                                   |                     |             |
| у разі підвищення рівня комфорту                                                                                                                                   | 27,0                | 46,5        |
| у разі збільшення швидкості руху приміських поїздів                                                                                                                | 8,4                 | 12,2        |
| якщо буду впевнений/а, що гроші підуть на оновлення рухомого складу                                                                                                | 4,5                 | 5,2         |
| не готовий/а платити більше                                                                                                                                        | 64,0                | 43,0        |
| <b>Яку суму Ви готові витратити на разову поїздку електричкою без шкоди для Вашого гаманця?</b>                                                                    |                     |             |
| до 10 грн                                                                                                                                                          | 46,9                | 44,9        |
| 10–20 грн                                                                                                                                                          | 15,6                | 36,7        |
| важко сказати                                                                                                                                                      | 25,0                | 4,1         |
| <b>На Вашу думку, хто формує тариф на приміські перевезення?</b>                                                                                                   |                     |             |
| Укрзалізниця                                                                                                                                                       | 42,1                | 45,3        |
| Мінтрансзв'язку                                                                                                                                                    | 28,1                | 27,3        |
| Кабінет Міністрів, органи центральної влади                                                                                                                        | 11,8                | 15,1        |
| обласні адміністрації, обласні ради                                                                                                                                | 3,9                 | 9,3         |
| важко сказати                                                                                                                                                      | 9,9                 | 16,3        |
| <b>Хто повинен компенсувати витрати української залізниці за перевезення пільгових категорій населення?</b>                                                        |                     |             |
| державний бюджет                                                                                                                                                   | 63,5                | 65,1        |
| місцеві бюджети                                                                                                                                                    | 12,4                | 15,7        |
| Укрзалізниця                                                                                                                                                       | 11,8                | 9,9         |
| Пенсійний фонд                                                                                                                                                     | 8,4                 | 9,3         |
| Міністерство освіти і науки                                                                                                                                        | 0,6                 | 2,3         |
| Міністерство з надзвичайних ситуацій                                                                                                                               | –                   | 0,6         |
| олігархи                                                                                                                                                           | 0,6                 | –           |
| не повинні компенсуватися                                                                                                                                          | 1,1                 | 1,2         |
| важко сказати                                                                                                                                                      | 8,4                 | 6,4         |
| <b>Чи повинна держава компенсувати малозабезпеченим категоріям населення підвищення тарифів на приміські перевезення? На скільки у процентному співвідношенні?</b> |                     |             |
| 30 % від підвищення                                                                                                                                                | 15,2                | 22,7        |
| 50 %                                                                                                                                                               | 39,3                | 39,0        |
| 70 %                                                                                                                                                               | 7,9                 | 4,7         |
| 100 %                                                                                                                                                              | 19,1                | 9,3         |
| не повинні компенсуватися                                                                                                                                          | 5,1                 | 9,3         |
| важко сказати                                                                                                                                                      | 13,5                | 15,1        |

Закінчення таблиці 2.6

|   |   |   |
|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|

|                                                                                                                                                                                                                    |      |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|
| <b>Скільки коштує один новий приміський поїзд?</b>                                                                                                                                                                 |      |      |
| до 1 млн грн                                                                                                                                                                                                       | 12,9 | 18,0 |
| 1–10 млн грн                                                                                                                                                                                                       | 40,4 | 35,5 |
| 10–20 млн грн                                                                                                                                                                                                      | 15,2 | 18,0 |
| 20–30 млн грн                                                                                                                                                                                                      | 6,2  | 4,7  |
| більше 30 млн грн                                                                                                                                                                                                  | 4,5  | 4,7  |
| важко сказати                                                                                                                                                                                                      | 20,8 | 19,2 |
| <b>Місцеві бюджети недостатньо компенсують витрати за перевезення пільговиків. У зв'язку з цим чи готові Ви вимагати від місцевої влади виплату компенсацій для збереження приміських пасажирських перевезень?</b> |      |      |
| не готовий/а                                                                                                                                                                                                       | 59,0 | 18,6 |
| готовий/а                                                                                                                                                                                                          | 29,2 | 8,7  |
| важко сказати                                                                                                                                                                                                      | 18,8 | 1,2  |
| <b>Яким чином Ви готові вимагати від місцевої влади виплату компенсацій пільгових категорій населення?</b>                                                                                                         |      |      |
| мітинги                                                                                                                                                                                                            | 31,9 | 18,8 |
| листи у відповідні інстанції                                                                                                                                                                                       | 36,2 | 68,2 |
| через суд                                                                                                                                                                                                          | 10,1 | 25,0 |
| важко сказати                                                                                                                                                                                                      | 33,3 | 6,3  |

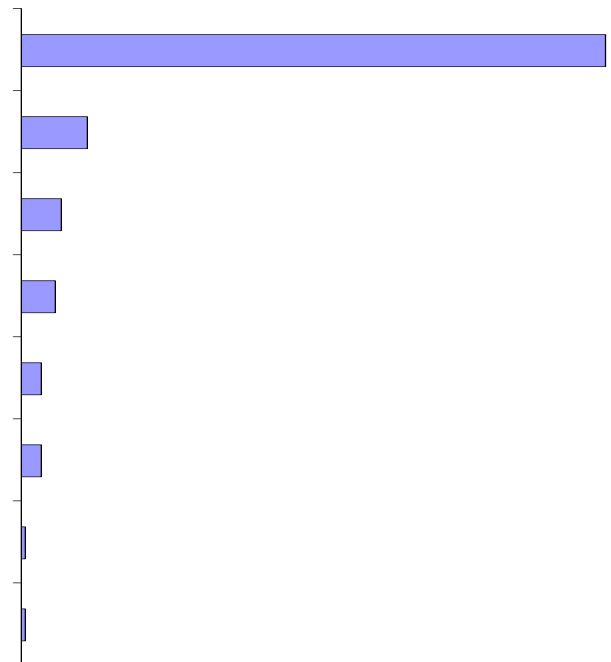


Рисунок 2.16 – Структура пільгових пасажирів за видами пільг на пасажирські перевезення залізничного транспорту, %  
Джерело: [30]

● 36,6 % опитаних, які визнали пасажирські перевезення збитковими, вважають, що компенсувати збитки від приміських перевезень можна за рахунок збільшення розмірів компенсації від бюджетів усіх рівнів. При чому так вважає більшість пасажирів не пільгових категорій населення. Інша частина опитаних не обізнана з можливими варіантами компенсації збитків;

● пільгові категорії населення (64,0 %) не готові платити більше за проїзд на приміському транспорті ні за жодних умов. Тільки кожен четвертий (27,0 %) у разі підвищення комфорту теоретично готовий платити більше. Платоспроможність серед не пільгових категорій значно вища. Так, кожен другий здатен платити більше за умов підвищення рівня комфорту, а 43,0 % – не згодні платити більше;

● у середньому приміські пасажирі (45,9 %) готові витратити на разову поїздку до 10 грн. Кожен третій пасажир, який належить до не пільгової категорії, може дозволити витратити на разову поїздку від 10 до 20 грн;

●44,0 % пасажирів усіх категорій, вважають, що тарифи на приміські перевезення формує сама Укрзалізниця. Лише кожен третій (28,0 %) думає, що Мінтрансв'язку – державний орган, який здатен формувати тарифи на пасажирські перевезення;

●64,0 % пасажирів категорій, вважають, що компенсувати витрати Укрзалізниці на перевезення пільгових категорій населення повинні державні бюджети. Дезорієнтація у цій ситуації, необізнаність стосовно збитковості чи беззбитковості перевезень призвели до парадоксальної відповіді кожного 10-го пасажиря (10,5 %): Укрзалізниці сама Укрзалізниця повинна компенсувати витрати;

●39,2 % пасажирів впевнені, що державі необхідно встановити компенсацію малозабезпеченим категоріям населення у розмірі 50,0 % підвищення тарифів на приміські перевезення. Кожен 10 непільговик та кожен 20 пільговик вважає, що держава не повинна нічого компенсувати Укрзалізниці;

●більшість опитаних (75,2 %) нічого не знають про підвищення тарифів на приміські перевезення. 78,5 % вважають, що саме засоби масової інформації є найкращим способом інформування пасажирів щодо підвищення тарифів на залізничному транспорті. 37,2 % респондентів інформування біля кас сприймають як ще одну можливість сповістити громадян про підвищення тарифів;

●38,0 % всіх опитаних пасажирів впевнені, що один новий приміський поїзд коштує від 1 до 10 млн грн. Саме тому у пасажирів досить часто виникає питання, чому Укрзалізниця не може закупити нові вагони. Тільки кожен 20 опитаний (4,6 %) вважає, що новий рухомий склад коштує більше 30 млн грн; соціальна активність опитаних пасажирів досить низька. Захищати власні інтереси готовий лише кожен третій (29,2 %) опитаний пільговик категорій опитаних та кожен десятий (8,7 %) не пільговик. Серед пасажирів, готових захищати власні інтереси, не пільгові категорії виявилися більш пасивними (68,8 % надають перевагу написанням листів у відповідні інстанції), а пільговики готові не лише до листування (36,2 %), а ще й до мітингів (31,9 %).

## 2.4 Види пасажирських поїздів приміського сполучення та організаційна структура управління ними

У дисертаційній роботі запропонована класифікація приміських та регіональних поїздів (табл. 2.7).

Міські поїзди доцільно організовувати у великих містах України, які займають велику площу або довжину, значну кількість населення, але недостатньо розвинутий міський транспорт. Їх мета – вирішення проблеми перевезення пасажирів із віддалених районів міста до станцій метро або зупинок міського транспорту. В Україні такі поїзди поки організовані в Києві на ділянці Київ–Петрівка–Троєщина (відстань 6 км) та у Львові на ділянці Сихів–Львів–Підзамче. Ефективність впровадження таких поїздів або рейкових автобусів мусить бути обґрунтована економічними розрахунками. При цьому слід обов'язково враховувати екологічні, соціальні та технологічні наслідки, які має автомобільний транспорт у великих містах.

Таблиця 2.7 – Класифікація приміських та регіональних поїздів  
Джерело: розробка автора

| Найменування поїзда | Регіон обслуговування | Вид моторвагонного рухомого складу     | Параметри руху поїзда |             |                                 | Подвійного живлення |
|---------------------|-----------------------|----------------------------------------|-----------------------|-------------|---------------------------------|---------------------|
|                     |                       |                                        | Відстань, км          | Термін, год | Швидкість, км/год               |                     |
| Міський             | У межах міста         | Рейковий автобус, вагон, трамвай, МВРС | У межах міста         | За графіком | До 60                           |                     |
| Приміський          | Приміська зона        | Рейковий автобус, МВРС                 | До 150–170            | За графіком | Обмежена швидкістю на залізниці |                     |
|                     |                       |                                        | До 300                | 4–4,5       |                                 |                     |

|                                 |                      |                           |  |        |                                 |  |
|---------------------------------|----------------------|---------------------------|--|--------|---------------------------------|--|
| Приміський підвищеного комфорту | Між великими містами | МВРС підвищеного комфорту |  |        | Обмежена швидкістю на залізниці |  |
| Регіональний швидкісний         | Між великими містами | МВРС нового покоління     |  | До 5–6 | До 160                          |  |

Приміські поїзди – звичайні поїзди, які функціонують зараз на залізницях України для перевезення пасажирів із міста у приміську зону або в невеликі районні центри області та у зворотному напрямку, сформовані з моторвагонного рухомого складу. Основна мета – перевезення пасажирів у приміському сполученні на відстань, як правило, не більш ніж 150 км зі звичайною швидкістю. Дані поїзди прямують в основному в межах однієї області (іноді більше). Ці поїзди мають переваги та недоліки. Перевагами поїздів вважають такі їх характеристики:

- низька вартість проїзду;
- стабільність руху поїздів за розкладом;
- незалежність ритмічності руху від погодних умов;
- значна кількість пільг для перевезення громадян.

Проте приміські поїзди даної групи мають багато недоліків, таких як:

- дуже низька якість перевезення пасажирів;
- катастрофічний моральний та фізичний знос МВРС;
- швидкість руху, нижча ніж у автомобільному транспорті;
- значний інтервал руху між поїздами в одному напрямку;
- на деякі приміські поїзди вартість проїзду вища ніж на автотранспорт.

Для того щоб підвищити ефективність функціонування даних поїздів, треба виконати такі дії:

- 1) запропонувати нові плани формування приміських поїздів;
- 2) впровадити на деяких напрямках роботу приміських поїздів по колу з мінімальними простоями на кінцевих станціях;
- 3) впровадити на окремих напрямках роботу зонних приміських поїздів;
- 4) впровадити нові науково-обґрунтовані тарифи;
- 5) поступово замінити існуючий моторвагонний склад на вагони нового покоління;
- 6) досягти 100-відсоткового погашення заборгованості на пільгові перевезення пасажирів обласними та місцевими органами влади.

Приміські поїзди підвищеного комфорту були введені в Україні як альтернатива пасажирським поїздам дальнього сполучення для залучення пасажирів до використання залізничного транспорту із низькою вартістю залізничних квитків. Ці поїзди прямують як денні між великими містами. Підвищений комфорт, який було запропоновано пасажирам, не відрізнявся особливими зручностями. Вагони поїздів були поділені на класи, і комфорт у кожному з яких був мінімальним. Але після декілька років експлуатації вагонів поїздів навіть такий комфорт поступово почав зникати: телевізори не працюють, у буфеті тільки пиво та чіпси, дитячі вагони заповнюються різними пасажирами. І хоча за даними Укрзалізниці дохід від одного поїзда підвищеного комфорту в 8–10 разів більший ніж від звичайного, значного прибутку ці поїзди не принесли. Їх швидкість нижча ніж швидкість автобусів та маршрутних таксі. Ці поїзди мають значну популярність серед студентів вищих навчальних закладів, але тільки на початку та в кінці тижня. Приміські поїзди підвищеного комфорту, безумовно, слід і надалі організовувати на напрямках між великими містами, але швидкість руху слід максимально підвищити для того, щоб час у дорозі не перевищував 4–4,5 год.

Перевезення регіональними швидкісними поїздами має перспективи, але Укрзалізниця приділяє їм забагато уваги. У 2008–2009 роках була розроблена Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу, якою передбачалося обслуговувати денні пасажирські поїзди новим рухомим складом – регіональними поїздами з моторвагонною тягою постійного та змінного струму зі швидкостями руху до 140–160 км/год з часом руху до 5–6 годин на таких напрямках:

- Київ – Тернопіль – Львів;
- Київ – Одеса;
- Одеса – Хмельницький;
- Одеса – Вінниця;
- Харків – Сімферополь;
- Київ – Трипілля-Дніпр. – Волинська – Миколаїв.

Надалі за рахунок подальшого оновлення МВРС пропонується запровадити курсування швидкісних двосистемних регіональних електропоїздів зі швидкостями до 160 км/год і часом руху до 3,5–5 годин на напрямках:

- Київ – Харків;
- Київ – Донецьк;
- Київ – Дніпропетровськ;
- Київ – Запоріжжя – Сімферополь.

Слід зауважити, що ці регіональні поїзди можуть з'явитися в Україні не раніше 2020–2025 років і їх впровадження пов'язане з будівництвом швидкісних магістралей. Незважаючи на те що запропоновані вище пропозиції з організації регіональних швидкісних поїздів внесені Головним управлінням приміського господарства, в Україні після реформування будуть існувати окремо приватні компанії-оператори з перевезення пасажирів у приміському та регіональному сполученні.

Організаційна структура управління пасажирськими приміськими перевезеннями. До 2008 року приміські пасажирські перевезення входили до складу Головного пасажирського управління, оскільки мали з перевезеннями у дальньому сполученні спільні цілі. Потім, коли Укрзалізниця почала готувати реформування залізничної галузі, ці два види пасажирських перевезень за стандартом Європи були розділені на два самостійних Головних управління. На рівні залізниць були утворені служби приміських перевезень. До складу приміського господарства передали моторвагонні депо, вокзали 3–5 класів, платформи, резерви провідників та рухомий склад.

У 2009 році службам приміських пасажирських перевезень, додатково було передано 18 основних, 4 оборотних депо та 2 дільниці експлуатації, за такою схемою [4]:

- по Донецькій залізниці – 4 основних депо та 1 дільниця експлуатації: моторвагонне депо Ясинувата (РПЧ-12) з дільницею експлуатації Слов'янськ; моторвагонне депо Родакове (РПЧ-7); моторвагонне депо Сватове (РПЧ-5); моторвагонне депо Іловайськ (РПЧ-21);
- по Львівській залізниці – 3 основних депо та 1 оборотне: моторвагонне депо Коломия (РПЧ-4) з оборотним депо Івано-Франківськ; моторвагонне депо Королево (РПЧ-5); моторвагонне депо Львів (РПЧ-1);
- по Придніпровській залізниці – 3 основних депо та 1 оборотне: Дніпропетровське моторвагонне депо (РПЧ-1) з П'ятихатським оборотним депо; Нікопольське моторвагонне депо (РПЧ-2); Запорізьке моторвагонне депо (РПЧ-3); Сімферопольське моторвагонне депо (РПЧ-4);
- по Південній залізниці – 3 основних, 1 оборотне депо та 1 експлуатаційна дільниця: моторвагонне депо Харків (РПЧ-1); моторвагонне депо Люботин (РПЧ-4) з оборотним депо Куп'янськ; моторвагонне депо Полтава (РПЧ-2) з експлуатаційною дільницею по ст. Гребінка;

— по Одеській залізниці – 2 основних депо: моторвагонне депо Одеса-Застава (РПЧ-9); моторвагонне депо Христинівка (РПЧ-6). Із 1 квітня 2009 року передано на баланс моторвагонного депо Христинівка приписний парк дизель-поїздів з локомотивних депо Миколаїв (12 секцій) та ім. Тараса Шевченка (17 секцій) і завершено концентрацію МВРС у службі приміських пасажирських перевезень.

— по Південно-Західній залізниці – 2 основних депо, 1 оборотне та Центр регіональних перевезень: моторвагонне депо Фастів (РПЧ) з оборотним депо Борщагівка-технічна; моторвагонне депо Чернігів (РПЧ-10).

Центр регіональних перевезень (РПЦ) створено 1 вересня 2009 р., до його складу входять приміські вокзали Київ-Пасажирський, Караваєві Дачі, Дарниця.

## 2.5. Перспектива розвитку приміських пасажирських перевезень з урахуванням дії фінансово-економічної кризи

Для визначення раціональної послідовності підвищення ефективності пасажирських перевезень у приміському сполученні необхідно спрогнозувати діяльність залізничного транспорту у перспективі до 2015 року. Раніше у 2007 році Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна [128] було зроблено прогноз-розрахунок перспективи пасажирських перевезень у дальньому та приміському сполученні.

За базові показники було взято прогноз чисельності населення України за даними Міністерства статистики з урахування показників народжених, померлих та міграції.

Прогноз пасажирообороту залізничного транспорту України виконано на базі прогнозу наявної чисельності населення України та прогнозу коефіцієнту транспортної рухливості населення (табл. 2.8).

Таблиця 2.8 – Прогноз чисельності населення України

**Джерело: [128]**

| Рік  | Чисельність населення на початок року, тис. осіб | Відсоток народжених, % | Відсоток померлих, % | Кількість народжених, тис. осіб. | Кількість померлих, тис. осіб | Міграційний приріст, тис. осіб | Середньорічна чисельність населення, тис. осіб. |
|------|--------------------------------------------------|------------------------|----------------------|----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------|
| 2010 | 46 012,0                                         | 1,156                  | 1,624                | 531,9                            | 747,2                         | 65,5                           | 45 937,10                                       |
| 2011 | 45 862,2                                         | 1,199                  | 1,631                | 549,9                            | 748,0                         | 78,0                           | 45 802,15                                       |
| 2012 | 45 742,1                                         | 1,240                  | 1,637                | 567,2                            | 748,8                         | 90,5                           | 45 696,55                                       |
| 2013 | 45 651,0                                         | 1,281                  | 1,644                | 584,8                            | 750,5                         | 103,0                          | 45 619,65                                       |
| 2014 | 45 588,3                                         | 1,320                  | 1,650                | 601,8                            | 752,2                         | 115,4                          | 45 570,80                                       |
| 2015 | 45 553,3                                         | 1,358                  | 1,655                | 618,6                            | 753,9                         | 127,9                          | 45 549,60                                       |
| 2016 | 45 545,9                                         | —                      | —                    | —                                | —                             | —                              | —                                               |

Наведені данні (табл. 2.9) свідчать про те, що динаміка коефіцієнта транспортної рухливості населення у дальньому сполученні проявляється в двох тенденціях: із 1994 по 1999 рік – зниження, а з 2000 по 2006 рік – зростання. Зміна тенденції зі спаду до зростання пояснюється, у першу чергу,

макроекономічними процесами розвитку економіки країни – її виходом з кризового стану, зростанням доходів населення, зменшенням частки споживання в структурі витрат населення та інше. Для прогнозування коефіцієнта транспортної рухливості населення у дальньому сполученні встановлена залежність цього показника від реального наявного доходу на одну особу. Розрахунок цього показника за даними Державного комітету статистики України наведено в табл. 2.9.

Динаміка коефіцієнта транспортної рухливості населення у приміському сполученні виявляє зовсім іншу тенденцію. Цей показник невпинно спливає, що пояснюється не тільки зниженням реальних доходів населення, а і конкуренцією з боку автомобільного транспорту. Але сталий розвиток суспільства потребує зниження обсягів автомобільних перевезень за рахунок залізничних, що необхідно враховувати у подальших дослідженнях.

**Таблиця 2.9 – Коефіцієнти транспортної рухливості на залізничному транспорті по пасажирообороту за видами сполучень**

**Джерело: [128]**

| Рік  | Пасажирооборот, млн пас.-км |                               |           | Середньорічн<br>а чисельність<br>населення,<br>тис. осіб | Коефіцієнти транспортної рухливості<br>за видами сполучень, тис. пас.-<br>км/особу |           |
|------|-----------------------------|-------------------------------|-----------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
|      | усього                      | у т.ч. за видами<br>сполучень |           |                                                          | дальнє                                                                             | приміське |
|      |                             | дальнє                        | приміське |                                                          |                                                                                    |           |
| 1994 | 70 881,6                    | 44 012,9                      | 26 868,7  | 51 921,40                                                | 0,848                                                                              | 0,517     |
| 1995 | 63 751,5                    | 36 300,4                      | 27 451,1  | 51 512,75                                                | 0,705                                                                              | 0,533     |
| 1996 | 59 079,8                    | 32 598,9                      | 26 480,9  | 51 057,75                                                | 0,638                                                                              | 0,519     |
| 1997 | 54 539,8                    | 29 582,9                      | 24 956,9  | 50 594,60                                                | 0,585                                                                              | 0,493     |
| 1998 | 49 937,9                    | 24 062,5                      | 25 875,4  | 50 144,45                                                | 0,480                                                                              | 0,516     |
| 1999 | 47 600,0                    | 22 724,6                      | 24 875,4  | 49 673,95                                                | 0,457                                                                              | 0,501     |
| 2000 | 51 767,3                    | 25 469,5                      | 26 297,8  | 49 176,50                                                | 0,518                                                                              | 0,535     |
| 2001 | 49 661,0                    | 25 852,0                      | 23 809,0  | 48 690,15                                                | 0,531                                                                              | 0,489     |
| 2002 | 50 543,5                    | 27 035,5                      | 23 508,0  | 48 230,30                                                | 0,561                                                                              | 0,487     |
| 2003 | 52 558,1                    | 28 256,4                      | 24 301,7  | 47 812,95                                                | 0,591                                                                              | 0,508     |
| 2004 | 51 725,5                    | 31 054,6                      | 20 670,9  | 47 451,60                                                | 0,654                                                                              | 0,436     |
| 2005 | 52 655,1                    | 34 366,7                      | 18 288,4  | 47 105,15                                                | 0,730                                                                              | 0,388     |
| 2006 | 53 229,8                    | 35 137,1                      | 18 092,7  | 46 787,75                                                | 0,751                                                                              | 0,387     |

**Таблиця 2.10 – Реальний наявний дохід населення**

**Джерело: [128]**

| Рік  | Реальний наявний дохід, у відсотках до відповідного року | Реальний наявний дохід у цінах 2006 року, млн грн | Середньорічна чисельність населення, тис. осіб | Реальний річний наявний дохід на одну особу у цінах 2006 р., грн |
|------|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| 2000 | ...                                                      | 155 084                                           | 48 690,15                                      | 3 185,1                                                          |
| 2001 | 110,0                                                    | 170 592                                           | 48 230,30                                      | 3 537,0                                                          |
| 2002 | 118,0                                                    | 201 299                                           | 47 812,95                                      | 4 210,1                                                          |
| 2003 | 109,1                                                    | 219 617                                           | 47 451,60                                      | 4 628,2                                                          |
| 2004 | 119,6                                                    | 262 662                                           | 47 105,15                                      | 5 576,1                                                          |
| 2005 | 123,9                                                    | 325 438                                           | 46 787,75                                      | 6 955,6                                                          |
| 2006 | 113,4                                                    | 369 047                                           | 46 524,55                                      | 7 932,3                                                          |



Між коефіцієнтом транспортної рухливості населення у дальньому сполученні та реальним доходом на одну особу спостерігається тісний зв'язок (коефіцієнт кореляції становить 0,9933). Результати прогнозу пасажирообороту у дальньому сполученні зведені у табл. 2.11.

**Таблиця 2.11 – Прогноз пасажирообороту у дальньому сполученні**

**Джерело: [128]**

| Рік  | Наявний дохід на одну особу, грн | Коефіцієнт транспортної рухливості на одну особу | Середньорічна чисельність населення, тис. осіб | Пасажирооборот у дальньому сполученні, млн пас.-км |
|------|----------------------------------|--------------------------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| 2007 | 9 434,7                          | 0,811                                            | 46 524,55                                      | 37 731,4                                           |
| 2008 | 11 034,2                         | 0,853                                            | 46 297,65                                      | 39 491,9                                           |
| 2009 | 12 803,8                         | 0,886                                            | 46 102,10                                      | 40 846,5                                           |
| 2010 | 14 741,7                         | 0,911                                            | 45 937,10                                      | 41 848,7                                           |
| 2011 | 16 846,6                         | 0,927                                            | 45 802,15                                      | 42 458,6                                           |
| 2012 | 19 117,0                         | 0,937                                            | 45 696,55                                      | 42 817,7                                           |
| 2013 | 21 551,8                         | 0,943                                            | 45 619,65                                      | 43 019,3                                           |
| 2014 | 24 149,8                         | 0,947                                            | 45 570,80                                      | 43 155,5                                           |
| 2015 | 26 910,0                         | 0,949                                            | 45 549,60                                      | 43 226,6                                           |

Аналіз ряду динаміки коефіцієнта транспортної рухливості у приміському сполученні свідчить про його стаціонарний характер. Тому під час прогнозування доцільно його прийняти на середньому рівні 2005 та 2006 року, оскільки спостерігається стабілізація показника у ці роки.

Прогноз обсягів перевезень, у тому числі відправлення, пасажирів виконано виходячи з прогнозу пасажирообороту та прогнозів середньої дальності перевезень. Прогноз середньої дальності перевезень у дальньому сполученні виконано методом авторегресійного аналізу, а у приміському взято середню дальність 2006 року. Питома вага відправлення у загальному обсягу перевезень за видами сполучень визначена також методом авторегресійного аналізу.

Накраще наближення до фактичних даних виявила логістична модель

$$y = \frac{a}{1 + b \cdot x^c}, \quad (2.1)$$

де  $y$  – коефіцієнт транспортної рухливості населення за пасажирооборотом у дальньому сполученні (залізничний транспорт), тис. пас.-км/особу;  
 $x$  – реальний наявний дохід населення на одну особу у цінах 2006 року, грн.

Коефіцієнт детермінації рівняння регресії (2.1) становить 0,99135, що вказує на близьку до функціональної залежність. Перевірка статистичної значущості рівняння регресії (2.1) вказує, що воно статично значуще в цілому та всі його коефіцієнти регресії значущі.

Характер отриманої регресійної моделі свідчить про пряму уповільнену залежність показників, що досліджуються. Саме такий характер залежності є

теоретично очікуваним, що пояснюється тенденцією зменшення частки залізничних перевезень у їх загальних обсягах. Цю тенденцію можна пояснити збільшенням частки авіаційних перевезень та поїздок на приватному автотранспорті, що відбувається зі зростанням доходів населення. Також це пояснюється зменшенням конкурентоспроможності залізничних перевезень, що пов'язано з недостатнім рівнем якості послуг та комфорту пасажирів, причина якого виконання значної частини послуг через використання фізично та морально застарілого рухомого складу.

Для прогнозування доходу на одну особу побудовано рівняння тренда

$$y = a + bx \quad (2.2)$$

де  $y$  – реальний наявний дохід населення на одну особу в цінах 2006 року, грн;  
 $x$  – рік.

Коефіцієнт детермінації рівняння тренда (2.2) становить 0,99463, що вказує на близьку до функціональної залежність. Прогноз пасажирообороту в приміському сполученні зведено у табл. 2.12, а обсяги перевезень пасажирів – в табл. 2.13.

Таблиця 2.12 – **Прогноз пасажирообороту в приміському сполученні**  
*Джерело: [128]*

| Рік  | Коефіцієнт транспортної рухливості на одну особу | Середньорічна чисельність населення, тис. осіб | Пасажирооборот у приміському сполученні, млн пас.-км |
|------|--------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| 2007 | 0,3875                                           | 46 524,55                                      | 18 028,3                                             |
| 2008 | 0,3875                                           | 46 297,65                                      | 17 940,3                                             |
| 2009 | 0,3875                                           | 46 102,10                                      | 17 864,6                                             |
| 2010 | 0,3875                                           | 45 937,10                                      | 17 800,6                                             |
| 2011 | 0,3875                                           | 45 802,15                                      | 17 748,3                                             |
| 2012 | 0,3875                                           | 45 696,55                                      | 17 707,4                                             |
| 2013 | 0,3875                                           | 45 619,65                                      | 17 677,6                                             |
| 2014 | 0,3875                                           | 45 570,80                                      | 17 658,7                                             |
| 2015 | 0,3875                                           | 45 549,60                                      | 17 650,5                                             |

Слід зауважити, що отримані прогнози обсягів пасажирських перевезень залізничним транспортом України базуються на припущенні, що у майбутньому на розмір пасажирських перевезень будуть впливати ті ж фактори так само, як і сьогодні.

Таблиця 2.13 – **Прогноз обсягів перевезень пасажирів**  
*Джерело: [128] з доробкою автора*

| Рік | Пасажирооборот, млн пас.-км |        |           | Середня дальність, км |        |           | Перевезено, млн пас. |        |           | У т.ч. відправлено, млн пас. |        |           |
|-----|-----------------------------|--------|-----------|-----------------------|--------|-----------|----------------------|--------|-----------|------------------------------|--------|-----------|
|     | усього                      | дальнє | приміське | усього                | дальнє | приміське | усього               | дальнє | приміське | усього                       | дальнє | приміське |

| 1    | 2        | 3        | 4        | 5     | 6     | 7    | 8     | 9     | 10    | 11    | 12   | 13    |
|------|----------|----------|----------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|------|-------|
| 1994 | 70 881,6 | 44 012,9 | 26 868,7 | 96,3  | 241,8 | 48,5 | 736,3 | 182,0 | 554,3 | 631,0 | 82,6 | 548,4 |
| 1995 | 63 751,5 | 36 300,4 | 27 451,1 | 96,1  | 244,6 | 53,3 | 663,3 | 148,4 | 514,9 | 577,5 | 68,0 | 509,5 |
| 1996 | 59 079,8 | 32 598,9 | 26 480,9 | 96,7  | 246,6 | 55,3 | 610,9 | 132,2 | 478,7 | 538,6 | 61,3 | 477,3 |
| 1997 | 54 539,8 | 29 582,9 | 24 956,9 | 96,5  | 246,1 | 56,1 | 565,1 | 120,2 | 444,9 | 500,9 | 57,1 | 443,8 |
| 1998 | 49 937,9 | 24 062,5 | 25 875,4 | 90,2  | 253,0 | 56,4 | 553,7 | 95,1  | 458,6 | 501,5 | 43,4 | 458,1 |
| 1999 | 47 600,0 | 22 724,6 | 24 875,4 | 88,8  | 251,4 | 55,8 | 536,2 | 90,4  | 445,8 | 486,8 | 41,3 | 445,5 |
| 2000 | 51 767,3 | 25 469,5 | 26 297,8 | 93,4  | 255,2 | 57,9 | 554,0 | 99,8  | 454,2 | 498,7 | 45,0 | 453,7 |
| 2001 | 49 661,0 | 25 852,0 | 23 809,0 | 94,7  | 258,5 | 56,1 | 524,2 | 100,0 | 424,2 | 467,8 | 44,2 | 423,6 |
| 2002 | 50 543,5 | 27 035,5 | 23 508,0 | 96,6  | 259,5 | 56,1 | 523,1 | 104,2 | 418,9 | 464,8 | 46,3 | 418,5 |
| 2003 | 52 558,1 | 28 256,4 | 24 301,7 | 98,0  | 261,4 | 56,8 | 536,3 | 108,1 | 428,2 | 476,7 | 48,7 | 428,0 |
| 2004 | 51 725,5 | 31 054,6 | 20 670,9 | 99,8  | 260,3 | 51,8 | 518,2 | 119,3 | 398,9 | 452,2 | 53,6 | 398,6 |
| 2005 | 52 655,1 | 34 366,7 | 18 288,4 | 101,6 | 260,0 | 47,4 | 518,4 | 132,2 | 386,2 | 445,6 | 60,4 | 385,2 |
| 2006 | 53 229,8 | 35 137,1 | 18 092,7 | 101,9 | 259,1 | 46,8 | 522,2 | 135,6 | 386,6 | 448,4 | 62,5 | 385,9 |
| 2007 | 55 759,7 | 37 731,4 | 18 028,3 | 105,1 | 259,5 | 46,8 | 530,6 | 145,4 | 385,2 | 451,3 | 66,7 | 384,6 |

Закінчення табл. 2.13.

| 1    | 2        | 3        | 4        | 5     | 6     | 7    | 8     | 9     | 10    | 11    | 12   | 13    |
|------|----------|----------|----------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|------|-------|
| 2008 | 57 432,2 | 39 491,9 | 17 940,3 | 107,3 | 259,8 | 46,8 | 535,3 | 152,0 | 383,3 | 452,4 | 69,6 | 382,8 |
| 2009 | 58 711,1 | 40 846,5 | 17 864,6 | 109,0 | 260,2 | 46,8 | 538,7 | 157,0 | 381,7 | 452,9 | 71,7 | 381,2 |
| 2010 | 59 649,3 | 41 848,7 | 17 800,6 | 110,2 | 260,3 | 46,8 | 541,2 | 160,8 | 380,4 | 453,4 | 73,5 | 379,9 |
| 2011 | 60 206,9 | 42 458,6 | 17 748,3 | 111,0 | 260,5 | 46,8 | 542,2 | 163,0 | 379,2 | 453,0 | 74,3 | 378,7 |
| 2012 | 60 525,1 | 42 817,7 | 17 707,4 | 111,5 | 260,8 | 46,8 | 542,6 | 164,2 | 378,4 | 452,8 | 74,9 | 377,9 |
| 2013 | 60 696,9 | 43 019,3 | 17 677,6 | 111,8 | 260,7 | 46,8 | 542,7 | 165,0 | 377,7 | 452,4 | 75,2 | 377,2 |
| 2014 | 60 814,2 | 43 155,5 | 17 658,7 | 112,1 | 260,9 | 46,8 | 542,7 | 165,4 | 377,3 | 452,2 | 75,4 | 376,8 |
| 2015 | 60 877,1 | 43 226,6 | 17 650,5 | 112,2 | 261,0 | 46,8 | 542,7 | 165,6 | 377,1 | 452,1 | 75,5 | 376,6 |

За умови суттєвих якісних змін залізничних пасажирських перевезень у майбутньому (наприклад, за умови розвитку швидкісного пасажирського руху, що якісно вплине на час поїздки залізничним транспортом та рівень комфорту) їх розміри можуть значно відрізнятись.

Моніторинг показників прогнозу на 2007–2009 роки показав суттєвий збіг з реальними показниками обсягів пасажирських перевезень у приміському сполученні (рис. 2.17). Похибка в показниках наведена в табл. 2.14.

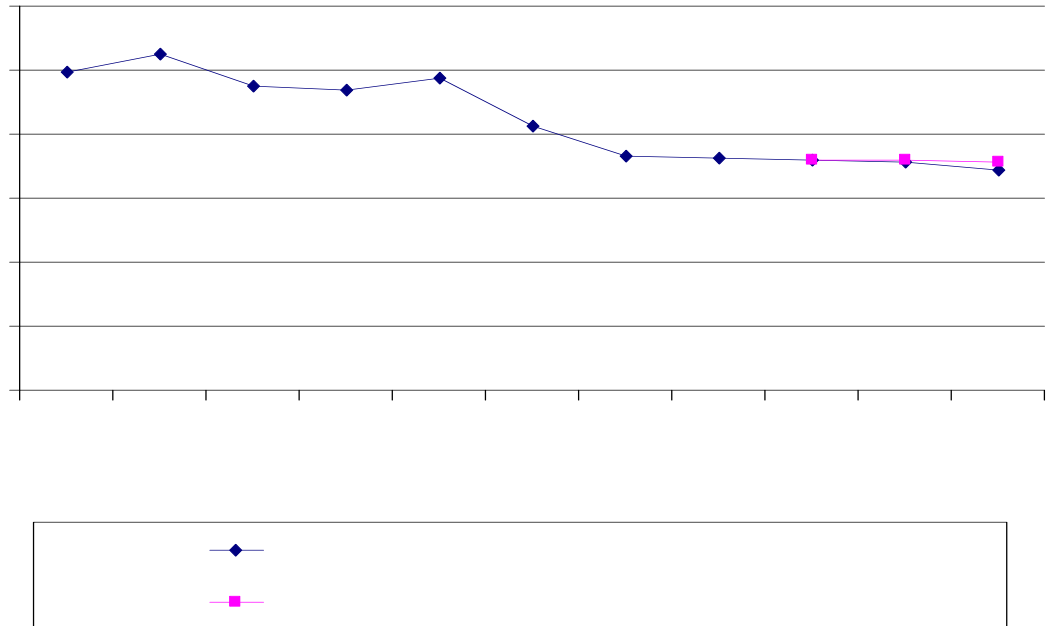


Рисунок 2.17 – Динаміка пасажирообороту в приміському сполученні за прогностними та фактичними даними

Джерело: [128, 4]

Таблиця 2.14 – Порівняння реальних та прогностних показників пасажирообороту у приміському сполученні

Джерело: розроблено автором

| Рік прогнозу | Показники     |                  |         |
|--------------|---------------|------------------|---------|
|              | Дані прогнозу | Дані моніторингу | Похибка |
| 2007         | 18 028,30     | 17 939,60        | 0,49    |
| 2008         | 17 940,30     | 17 833,00        | 0,60    |
| 2009         | 17 864,60     | 17 219,60        | 3,61    |

Із табл. 2.14 випливає, що найбільше відхилення прогнозу пасажирообороту припадає на 2009 рік, коли світова фінансово-економічна криза набула найбільшого впливу. Тому доцільно реально оцінити вплив кризи на пасажирські перевезення у четвертому кварталі 2008 року та у першому півріччі 2009 року порівняно з аналогічним періодом 2007–2008 років.

**Пасажирооборот.** На пасажирські перевезення (рис. 2.18) світова фінансово-економічна криза вплинула не так сильно, як на вантажні.

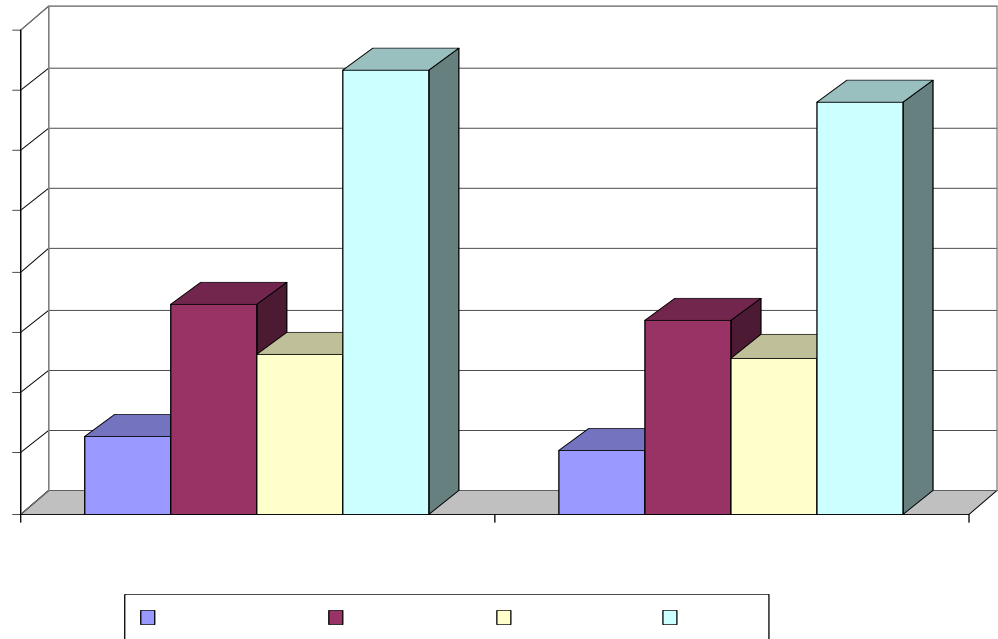
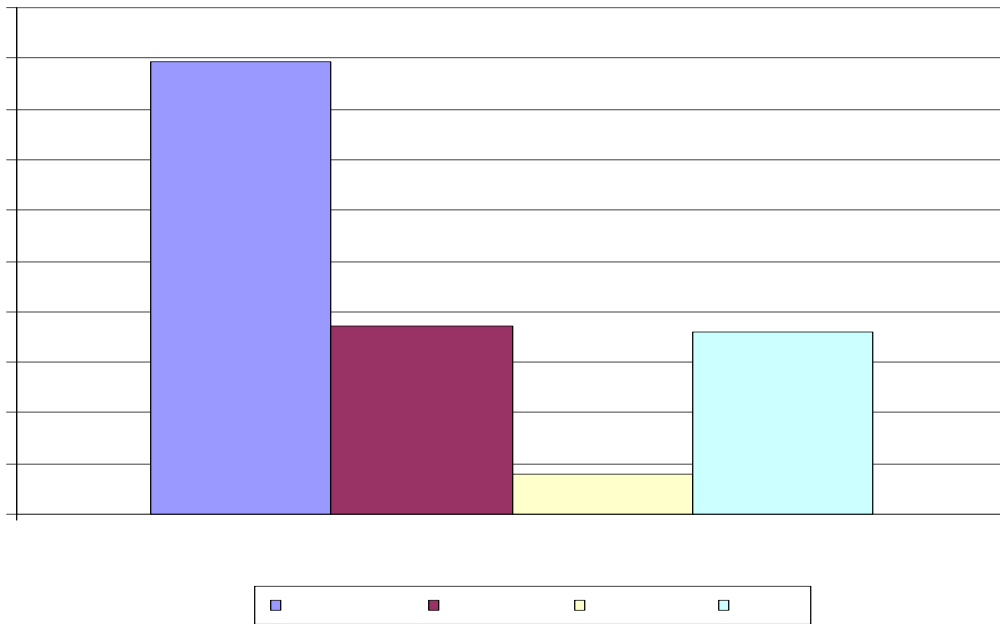


Рисунок 2.18 – Порівняння пасажирообороту залізниць України в кризовий період

*Джерело: [4]*

Найбільше падіння обсягів пасажирообороту відбулося у міжнародному сполученні 17,9 % (рис. 2.18), оскільки громадяни усіх країн стали економити кошти для спілкування з родичами та мандрівок. Проте кількість поїздок у відрядження за кордон практично не змінилася.

У внутрішньому сполученні також відбулося падіння обсягів пасажирообороту, але всього на 7,4 % (рис. 2.19) з тих же причин. Але зменшення кількості перевезених пасажирів у приміському сполученні становило 4,3 %, що пояснюється в основному втратою роботи. Загальні обсяги пасажирообороту скоротилися на 7,2 %.



Спад обсягів пасажирообороту на залізницях України  
в кризовий період  
*Джерело: [4]*

Рисун

**Доходи.** Приріст доходів Укрзалізниці від пасажирських перевезень пояснюється зменшенням тарифів на 26,7 % (рис. 2.20, 2.21). На міжнародних перевезеннях відбулося суттєве підвищення тарифів на 45,6 %, у внутрішньому сполученні – всього на 12,4 %, а в приміському – на 22,7 %.

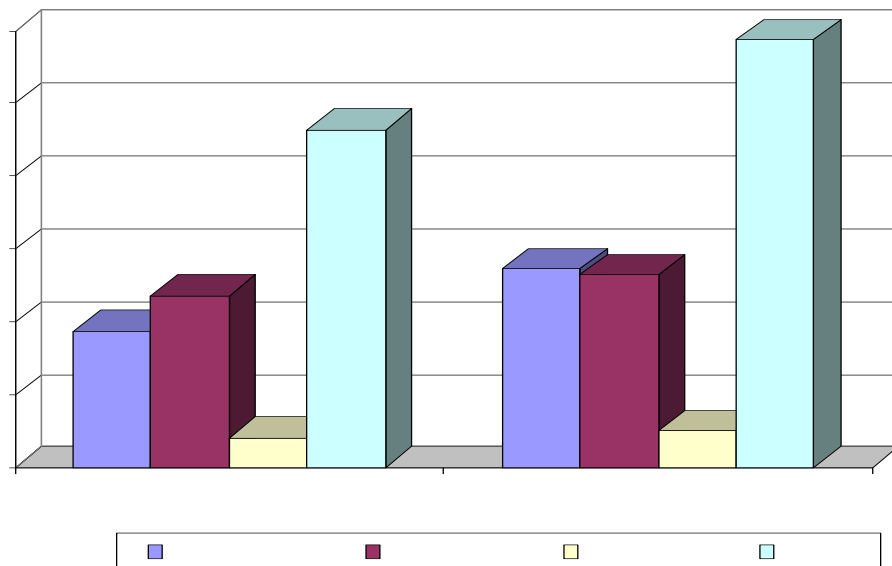


Рисунок 2.20 – Порівняння доходів Укрзалізниці в кризовому періоді  
*Джерело: [4] з доробкою автора*

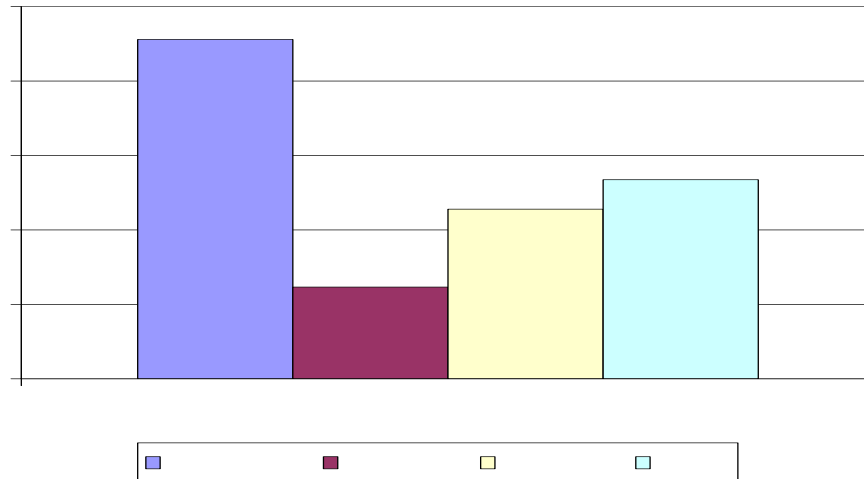


Рисунок 2.21 – Приріст доходів від пасажирських перевезень Укрзалізниці в кризовий період

*Джерело: [4] з доробкою автора*

**Експлуатаційні витрати.** Приріст експлуатаційних витрат у кризовому періоді становить 9,0 % (рис. 2.22, 2.23), що пояснюється в основному подорожчанням матеріалів та енергоносіїв. Але це подорожчання було б ще більшим, якби Укрзалізня не знизил витрати на оплату праці. У приміському сполученні приріст витрат найбільший – 22,9 %. Причина цього – додаткові витрати на утримання електропоїздів, які раніше були приписані до локомотивного господарства.

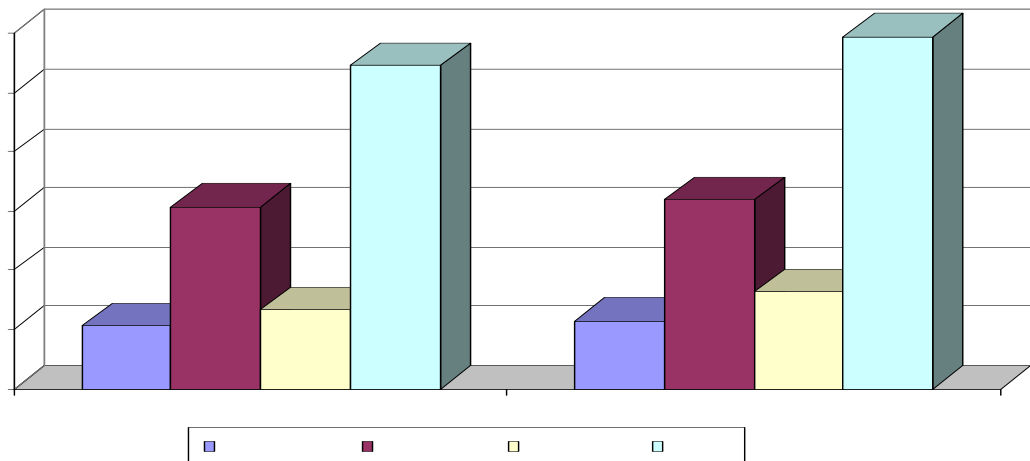
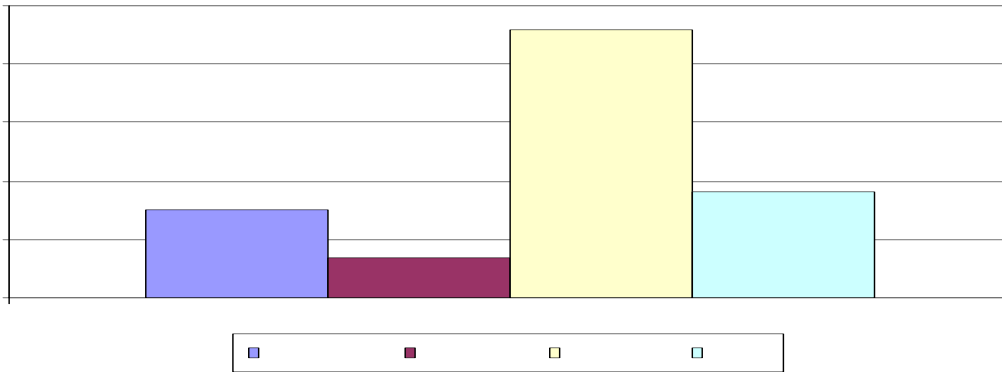


Рисунок 2.22 – Порівняння експлуатаційних витрат Укрзалізниці в кризовий період

*Джерело:[4] з доробкою автора*



Рисун

– Приріст експлуатаційних витрат від пасажирських перевезень Укрзалізниці в кризовому періоді

*Джерело: [4] з доробкою автора*

**Фінансовий результат діяльності пасажирського господарства.** Збитки від пасажирських перевезень у кризовий період стали меншими на 127 млн грн (рис. 2.24), що пояснюється незначним зростанням експлуатаційних витрат за рахунок ефективних заходів Укрзалізниці. Але в приміському сполученні збитки стали більшими на 257 млн грн через передачу на баланс приміських перевезень моторвагонних депо.

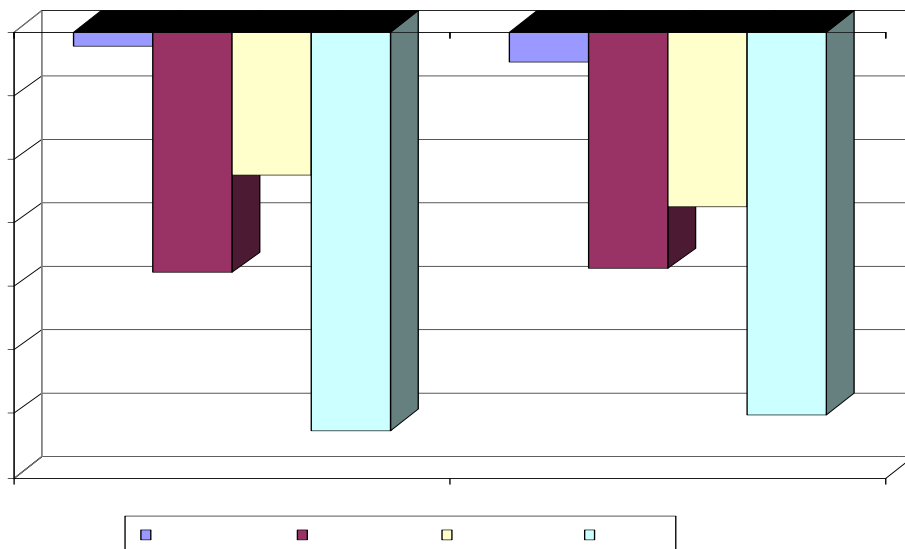


Рисунок 2.24 – Фінансовий результат (збитки) від пасажирських перевезень Укрзалізниці

*Джерело: [4] з доробкою автора*

**Покриття витрат доходами від перевезень.** Загальне покриття витрат доходами від пасажирських перевезень у кризовий період збільшилося на 6,9 % (рис. 2.25) в основному завдяки збільшенню величини тарифів у міжнародному сполученні на 31,4 %.



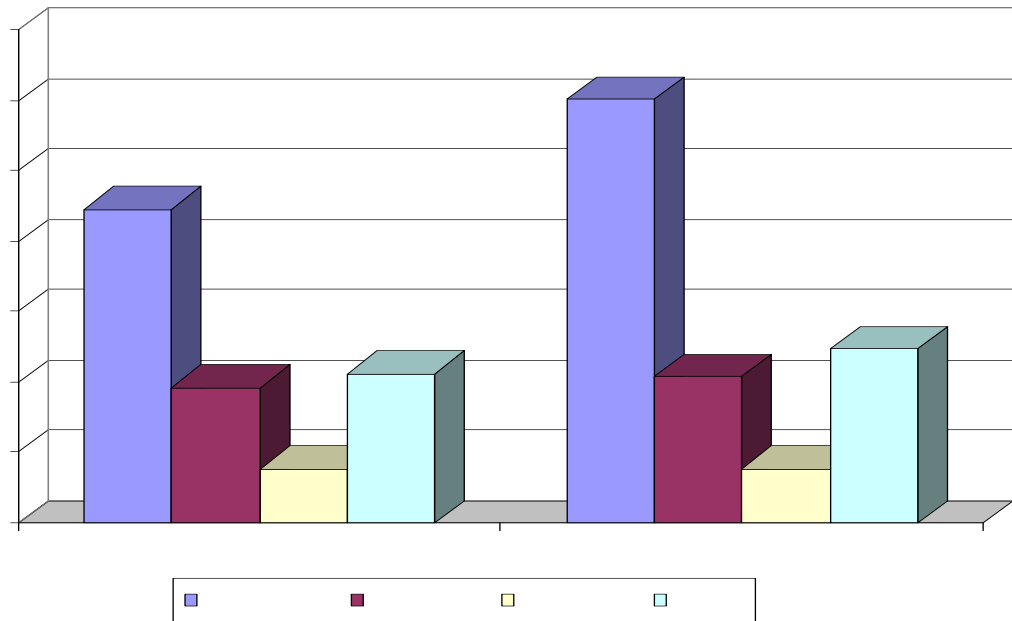


Рисунок 2.25 – Покриття витрат доходами від пасажирських перевезень

*Джерело: [4] з доробкою автора*

**Собівартість пасажирських перевезень.** Собівартість пасажирських перевезень за 10 пас.-км у кризовий період виросла на 17,5 % (рис. 2.26, 2.27), що пояснюється зменшенням обсягів пасажирообігу та збільшенням експлуатаційних витрат. Найбільші зміни собівартості перевезень відбулися у міжнародному сполученні – 31,3 % та приміському – 24,9 %.

**Падіння кількості перевезення пасажирів.** Кількість перевезених пасажирів у кризовий періоді знизилася на 4,3 % (рис. 2.28, 2.29), а в дальньому сполученні – на 9,2 %. Причини та наслідки зменшення кількості пасажирів за різними сполученнями пояснювалися раніше.

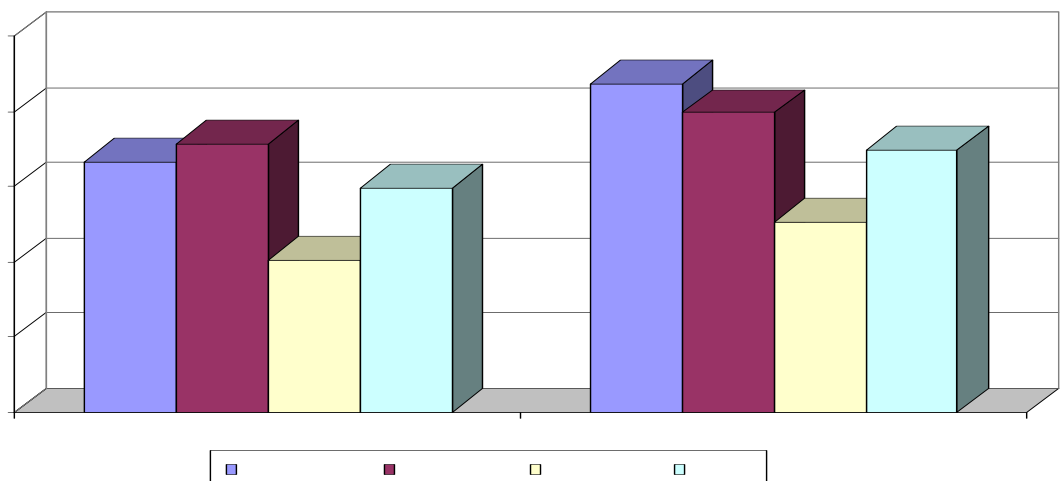
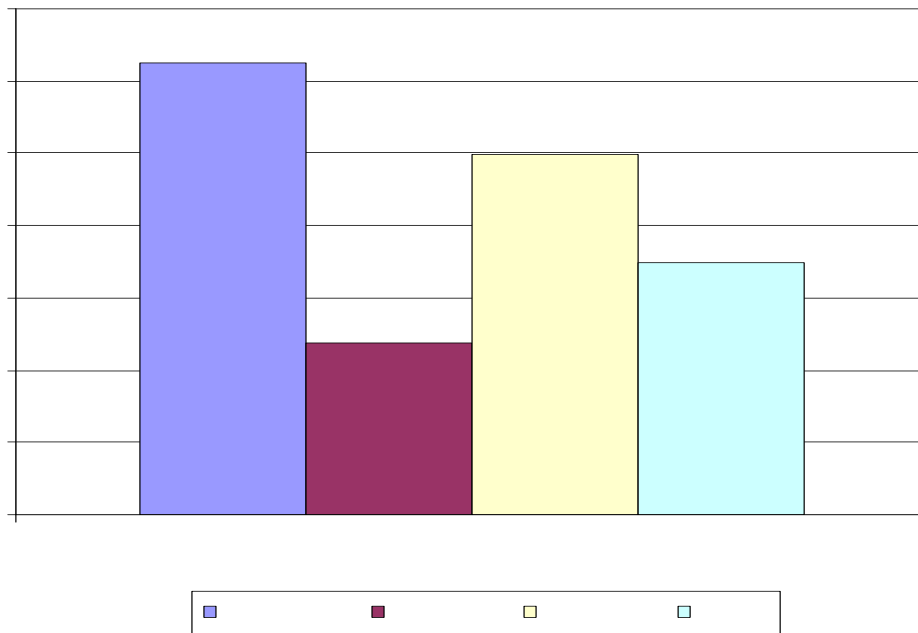


Рисунок 2.26 – Порівняння собівартості 10 пас.-км залізниць України в кризовий період

*Джерело: [4] з доробкою автора*



Рисун

2.27 – Збільшення собівартості 10 пас.-км на залізницях України в кризовий період

*Джерело: [4] з доробкою автора*

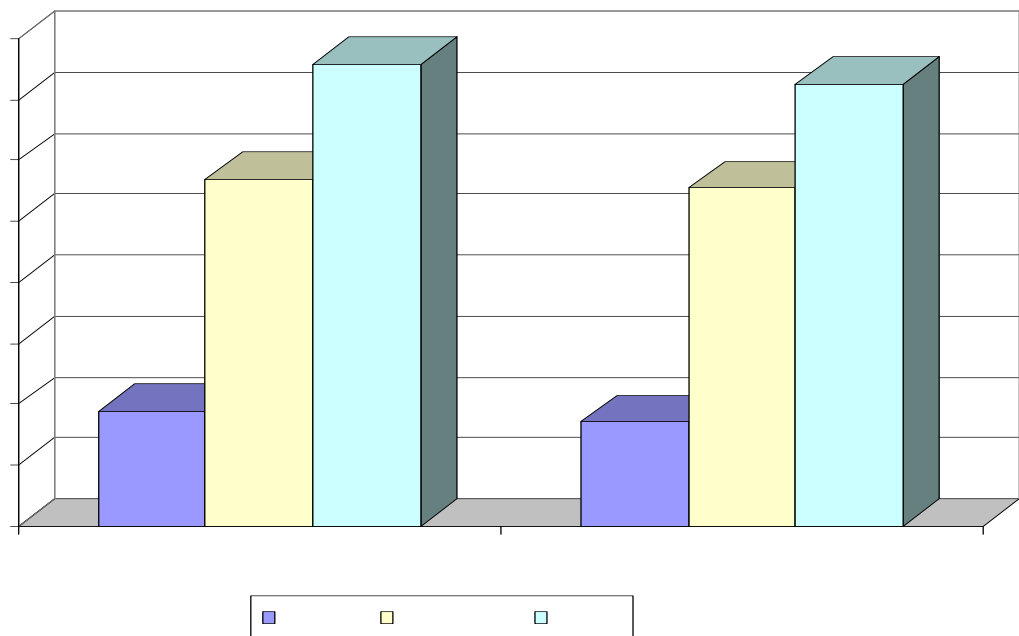
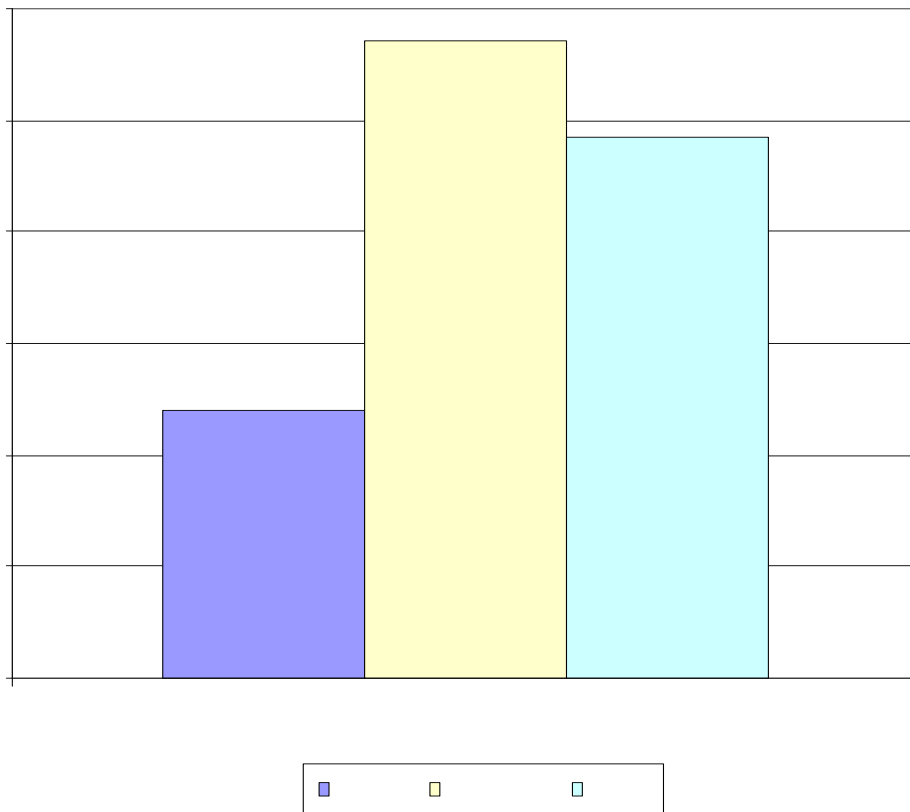


Рисунок 2.28 – Порівняння перевезених пасажирів залізницями України в кризовий період

*Джерело: [4] з доробкою автора*



Рисун

.29 – Динаміка кількості перевезених пасажирів залізницями України  
в кризовий період

*Джерело: [4] з доробкою автора*

На основі досліджень даного підрозділу можна сказати, що наслідки світової фінансово-економічної кризи практично не вплинули на кількісні показники приміських перевезень. У кризовий період пасажирооборот знизився всього 1,2 %, в тому числі безкоштовно на 0,9 %. Відправлення пасажирів на залізницях України знизилося на 2,5 %, населеність вагонів підвищилася на 4,7 % в основному через скорочення кількості відправлених поїздів на 4,7 %.

## Висновки до розділу 2

На основі досліджень, проведених у другому розділі, можна зробити такі висновки:

1. Під час дослідження роботи приміського господарства в дисертаційній роботі застосовано системний аналіз, який проводиться на основі всебічного вивчення властивостей господарства із застосуванням наукових підходів для виявлення слабких та сильних сторін системи, її можливостей та погроз, формування стратегії функціонування та розвитку. 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, а всередині неї є п'ять змінних: цілі, завдання, організаційна структура, кадри та технології. Додатково включено фінанси – шосту змінну, яка відіграє значну роль у ефективному функціонуванні пасажирських перевезень.

2. Аналізуючи економічні дані роботи Укрзалізниці, можна зробити висновок, що доходи залізниць України у 2009 році на 2,0 % більші, ніж у 2008 році. Основна причина цього – пасажирські перевезення (22,7 %). У той же час знизилися доходи від вантажних перевезень на 0,5 % та від допоміжного виробництва на 0,2 %. Але такий висновок хибний, оскільки збільшення доходу відбулося завдяки підвищенню тарифів, у той час як спостерігався спад обсягів перевезень. Витрати залізниць на перевезення у 2009 році зменшилися порівняно з 2008 роком на 0,5 % в основному за рахунок вантажних перевезень (6,5 %), а витрати на пасажирські перевезення збільшилися на 14,6 %. Це пояснюється значним спадом обсягів вантажних перевезень на 31,0 % та зменшенням пасажирообороту на 9,8 %. При цьому у 2009 році одночасно відбулося підвищення цін на паливо, сировину, матеріали та комплектуючі вироби. Усе це позначилося на фінансовому результаті Укрзалізниці. Від вантажних перевезень він збільшився на 1 301 175 грн, а від пасажирських перевезень зменшився на 382 846 грн. Чистий прибуток у 2009 році становив всього 363 351 грн, що є дуже низьким показником, оскільки рентабельність господарської діяльності Укрзалізниці – всього 0,93 %.

3. Аналізуючи діяльність залізниць України, можна зробити висновок, що в сучасних умовах приміські пасажирські перевезення відіграють провідну роль у транспортній системі країни, і так буде й надалі. 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 покращенні роботи господарства повинні відігравати нові умови господарювання.

4. Фінансовий стан 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 пасажирів у 2009 році, становлять 0,97 грн, а витрати на перевезення одного пасажирів – 7,94 грн, тобто витрати у 8,2 разу перевищують доходи, а збитки при цьому становлять 6,96 грн. Існує декілька причин такої ситуації:

- низький рівень тарифів на приміські перевезення;
- велика кількість пільгових категорій пасажирів;

- недостатня компенсація перевезень пільгових категорій громадян місцевими органами влади.

5. Станом на 1 січня 2010 року інвентарний парк моторвагонного рухомого складу нараховував 1 589 секцій або 343 склади електропоїздів, 326 секцій або 162 склади дизель-поїздів та 11 рейкових автобусів. На сьогодні за межами призначеного виробниками нормативного терміну служби експлуатується 53,4 % електропоїздів постійного та змінного струму, 88 % дизель-поїздів.

6. Проблеми, пов'язані з наданням пільг, удосконаленням механізмів контролю, фінансування та управління пільговими пасажирськими перевезеннями, викликають багато суперечок з боку перевізників, державних органів і органів місцевого самоврядування, а їх вирішення є одним із стратегічних завдань Програми економічних реформ України на 2010–2014 роки.

7. Моніторинг показників прогнозу пасажирообороту на 2007–2009 роки, виконаний у науково-дослідній роботі ДПТом показав 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 впливу.

8. Світова фінансово-економічна криза вплинула на діяльність пасажирського господарства, але не так суттєво, як на вантажні перевезення. Загальне зниження обсягів пасажирообороту становило 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 %.

### **РОЗДІЛ 3**

## **ПРИНЦИПИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Відповідно до поставлених мети та завдань, у третьому розділі дисертаційної роботи розглядаються питання за двома напрямками [12, 14, 113]. Перший напрямок присвячено розробці економічно обґрунтованого принципу курсування зонних поїздів приміського та регіонального сполучення, а другий – удосконаленню тарифної політики у сфері перевезення пасажирів в умовах реформування залізничної галузі.

### **3.1 Економічне обґрунтування принципу курсування зонних поїздів приміського та регіонального сполучення**

Для побудови тарифів на перевезення пасажирів у приміських і регіональних поїздах в умовах реформування залізничної галузі та отримання від уряду і місцевих органів влади часткових дотацій (субсидій, субвенцій) та компенсацій за пільгові перевезення громадян необхідно спочатку визначити всі можливі заходи щодо зниження їх збитковості. Ці заходи ці в основному стосуються економічно обґрунтованих принципів організації перевезень. Далі подано новий принцип оптимізації руху приміських пасажирських поїздів за рахунок зонного обслуговування пасажирів на окремих напрямках руху [15, 112].

Принцип зонного обслуговування дозволяє розділяти приміські поїзди по зонах (дві або три), у яких існує різна густота пасажирів і недоцільно усі поїзди даного напрямку відправляти до кінцевої зупинки. Тому було запропоновано більшу кількість приміських поїздів використовувати в першій зоні, що включає зупинки, на яких виходить найбільша кількість пасажирів. Поїзди другої зони будуть проходити першу зону з підвищеною швидкістю і зупинятися лише в окремих населених пунктах із значною кількістю пасажирів та перевозити пасажирів тільки у 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, проходять значну кількість станцій першої та другої зони без зупинок. У зворотному напрямку рух поїздів буде побудований аналогічно.

Впровадження такої організації перевезення пасажирів на даному напрямку дозволить підвищити швидкість руху поїздів і зменшити їх кількість для перевезення розрахункової кількості 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.

Цей метод можна впровадити на напрямках, де існує сталий потік пасажирів, розподілений за окремими зонами. Кінцевими станціями в кожній зоні в основному мусять бути зупинки, на яких виходить або сідає найбільша

кількість пасажирів, що суттєво впливає на пасажирообіг.

На рис. 3.1 подана зонна організація руху приміських поїздів на умовному полігоні залізниці.

Для економічного обґрунтування доцільності впровадження зонного методу обслуговування пасажирів на умовному полігоні залізниці виконаємо розрахунки в такій послідовності:

1. Визначення необхідної кількості рухомого складу та його рейсів на протягом доби в кожній зоні.
2. Перевірка можливості використання в кожній зоні мінімальної кількості рухомого складу за рахунок впровадження максимальної кількості рейсів поїздів  $i$ -го напрямку протягом доби, враховуючи новий термін обороту рухомого складу.
3. Визначення економії рухомого складу у разі використання зонної технології організації руху.

Рисунок 3.1 – Схема полігону зонного обслуговування приміськими поїздами  
*Джерело: розробка автора*

Мінімальна кількість рухомого складу (поїздів) для обслуговування  $i$ -го напрямку в зонах 1, 2, 3 розраховується залежно від річної кількості пасажирів – у приміському сполученні в кожній зоні; коефіцієнта нерівномірності, який враховує коливання пасажиропотоку в певні дні тижня або періоду року, ; середньорічної населеності  $i$ -го поїзда на даному напрямку , кількості днів роботи рухомого складу за розкладом руху та кількості рейсів  $i$ -го поїзда на протягом доби . Цю мінімальну кількість рухомого складу для кожної зони  $j$  можна визначити за формулою (3.1)

(3.1)

У формулі (3.1) є невідома величина – необхідна кількість рейсів, яку мусить зробити  $i$ -й приміський поїзд у кожній зоні протягом доби.

Час роботи одного рухомого складу -го напрямку за звичайною технологією організації руху на умовному полігоні залізниці з трьома зонами на протязі доби можна визначити за формулою (3.2).

(3.2)

де , , – загальний час руху одного приміського поїзда відповідно у першій, другій, третій приміських зонах протягом доби, год;

- загальний час очікування відправлення за графіком одного приміського поїзда на протягом доби, год;
- час виконання технічного обслуговування та поточного ремонту одного приміського поїзда на протязі доби, год;
- 1, 2, 3 – індекси, що вказують на належність величини до конкретної зони;
- $i$  – індекс, що вказує на належність величини до конкретного приміського поїзда.

Величина  $\tau$ , або кількість оборотів (рейсів) одного рухомого складу, визначається залежно від швидкості руху на всіх трьох зонах за формулою (3.3) і має дорівнюватися цілому числу.

(3.3)

Якщо на даному напрямку залізниці буде впроваджена зонна організація руху приміських поїздів, то формула (3.2) набуде вигляду:

(3.4)

- де
- загальний час руху одного приміського поїзду у першій зоні з деякими зупинками, а в другій зоні з зупинками на протязі доби, год;
  - загальний час руху одного приміського поїзда у першій та другій – із деякими зупинками, а в третій зоні з зупинками протягом доби, год.

Зонна організація руху приміських поїздів сприяє збільшенню швидкості руху в зонах, які рухомий склад проходить з деякими зупинками, та зменшенню терміну одного обороту. Враховуючи підвищену маршрутну швидкість руху поїздів та різну їх кількість в кожній зоні, можна записати нові формули для визначення часу роботи приміського поїзда (3.5)–(3.7):

(3.5)

(3.6)

(3.7)

- де
- довжина відповідно першої, другої та третьої зони, км;



– середня швидкість руху  $i$ -го поїзда в різних зонах у разі різної організації руху.

Визначений за системою рівнянь (3.5)–(3.7) термін обороту приміського поїзда  $i$ -го напрямку відповідно у першій, другій та третій зонах слід підставити у формулу (3.3) для остаточного розрахунку мінімальної кількості рейсів рухомого складу на даному напрямку в кожній зоні (3.8)–(3.10)

$$(3.8)$$

$$(3.9)$$

$$(3.10)$$

де  $n_{1i}$ ,  $n_{2i}$ ,  $n_{3i}$  – мінімальна кількість рейсів приміського поїзда одного напрямку відповідно у першій, другій та третій зонах;

Порівняння кількості рухомого складу, розрахованого за двома методами організації руху приміських поїздів дозволяє визначити економічний ефект від впровадження зонної організації руху на будь-якому полігоні залізниці за формулою (3.11).

$$E = \left( \sum_{i=1}^n \left( n_{1i} + n_{2i} + n_{3i} \right) \cdot C_{\text{ЕМБЕД}} - \sum_{i=1}^n \left( n_{1i} + n_{2i} + n_{3i} \right) \cdot C_{\text{ЕМБЕД}} \right) \cdot \text{ЕМБЕД Equation.3} \quad (3.11)$$

де  $n_{1i}$  – кількість одиниць рухомого складу за умовами звичайного методу організації руху приміських пасажирських перевезень на  $i$ -му напрямку, секція;

– кількість одиниць рухомого складу за умовами звичайного методу організації руху приміських пасажирських перевезень на  $i$ -му напрямку, секція;

– вартість однієї одиниці нового рухомого складу.

Враховуючи те, що приміські пасажирські перевезення збиткові, можна за умови впровадження зонного методу обслуговування пасажирів знизити цю збитковість на величину зменшення витрат на перевезення на даному полігоні залізниці, які визначаються пропорційно скороченню секціє-км або поїздо-км.

### **3.2 Теоретико-методологічний підхід до визначення витрат на функціонування окремого приміського пасажирського поїзда**

#### **3.2.1 Нові принципи формування витрат на перевезення пасажирів**

Після закінчення реформування залізничного транспорту України будуть організовані приватні приміські компанії з перевезення пасажирів у приміському сполученні, які матимуть кілька власників. Фінансування цих компаній виконуватиметься 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.

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.

Розрахунок тарифів базується на основі звітних даних за формою 10 зал, чинної номенклатури витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України [100], інструкції з калькулювання собівартості перевезень на залізничному транспорті України.

Тарифи на перевезення пасажирів у приміському сполученні повинні бути диференційовані залежно від [12, 14, 113–116]:

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).

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. Тому можна зробити висновок, що в Україні цей процес також буде відбуватися повільно.

Можна очікувати таку послідовність реформування приміських пасажирських перевезень:

1. Утворення приміських пасажирських компаній за участю тільки Державне акціонерне товариство «УЗ» з частковою компенсацією пільг урядом, але із суттєвими змінами організації та технології приміського залізничного руху.
2. Поступове утворення місцевими органами влади у великих містах зі значною кількістю приміського населення, задіяного на підприємствах міста, приміських пасажирських компанії разом з ДАТ «УЗ».



Основні складові вартості  
перевезень пасажирів

виконувати даний вид робіт, можна поділити на такі складові:

- локомотивна, яка включає витрати локомотивного господарства (це господарство може належати Локомотивному департаменту або Департаменту інфраструктури);
- інфраструктурна, яка включає частку витрат Департаменту інфраструктури на утримання інфраструктури залізниць та організацію руху приміських пасажирських поїздів по ній;
- пасажирська, яка включає витрати на курсування пасажирських вагонів, що експлуатуються у приміському сполученні та належать Департаменту пасажирських перевезень у дальньому сполученні.

Власні витрати приміської пасажирської компанії для полегшення розрахунків тарифів можна умовно поділити на три складові:

- моторвагонна, що включає витрати на утримання моторвагонних електросекцій, дизель-поїздів, рейкових автобусів та вагон-трамваїв;
- витрати на утримання власної приміської інфраструктури, що знаходиться на балансі компанії;
- інші витрати приміської пасажирської компанії, частина яких мусить включатися до складу тарифів на перевезення.

Послуги сторонніх організацій виділені окремо, оскільки частина з них включається до складу тарифів на перевезення пасажирів не напяму, а після певних розрахунків. До таких послуг належать:

- оренда рухомого складу за різними договорами;

- послуги сторонніх депо та заводів з ремонту рухомого складу, що належить пасажирській компанії;
- послуги сторонніх організацій з ремонту будівель та споруд, що належать пасажирській компанії;
- інші види послуг.

Додатково слід враховувати те, що кожна приміська пасажирська компанія може мати різні форми відносин з ДАТ «УЗ»; наприклад:

- мати власні вокзали 3–5 класу або орендувати в них приміщення;
- орендувати приміську інфраструктуру або викупити її;
- ремонтувати рухомий склад у депо ДАТ «УЗ» або у моторвагонних депо та заводах інших власників;
- розраховуватися з ДАТ «УЗ» за нитку графіка або на інших умовах.

Отже 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 на власних дослідженнях після сталої роботи на ринку транспортних послуг.

Математично формулу для розрахунку витрат пасажирської приміської компанії ( ) в загальному вигляді можна подати так (3.12):

(3.12)

- де
- послуги ДАТ «УЗ», грн;
  - власні витрати приміської пасажирської компанії, грн;
  - послуги сторонніх організацій, грн.

(3.13)

- де
- витрати на користування локомотивною тягою, грн;
  - витрати на послуги пасажирського господарства, грн;
  - витрати на користування залізничною інфраструктурою, грн;

Власні витрати компанії, розраховуються за формулою (3.14).

(3.14)

де:

- витрати на роботу та утримання електропоїздів, грн;
- витрати на роботу та утримання дизель-поїздів, грн;
- витрати на роботу та утримання рейкових автобусів, грн;
- витрати на роботу та утримання вагонів-трамваїв, грн;
- витрати на утримання власної пасажирської інфраструктури, грн;
- інші витрати пасажирської компанії (крім третьої групи), грн;

Послуги сторонніх організацій розраховуються за формулою (3.15).

$$, \quad (3.15)$$

- де
- витрати на оренду рухомого складу за різними договорами, грн.
  - витрати на поточний та капітальний ремонт власного рухомого складу, грн;
  - витрати на поточний та капітальний ремонт інших будівель та споруд, що не увійшли до складу власної приміської інфраструктури, грн;
  - інші витрати (крім витрат другої групи).

У свою чергу кожен зі складових формул (3.12–3.15) слід поділити на початкову-кінцеву та рухому операції та згрупувати за окремими вимірниками витрат, які є загальними для даної групи. Для цього побудовані таблиці (3.1–3.8), у яких вказано індивідуальний вимірник для кожної статті витрат, до якого виду операції вони віднесені та змінні чи постійні ці витрати залежно від перевезення пасажирів у приміському сполученні.

### 3.2.2 Формування собівартості перевезень пасажирів у приміському та регіональному сполученнях

Враховуючи існуючу методику побудови тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні (форма 10 зал) та запропонований вище розподіл витрат (рис. 3.2), слід розраховувати величину основних частин витрат за допомогою табл. 3.1–3.8.

**Локомотивна складова витрат.** Перевезення пасажирів у вагонах на приміських маршрутах використовується не так часто і виконується локомотивами депо, що знаходяться на балансі локомотивної служби. Ці послуги компанії приміських перевезень мусять сплачувати Укрзалізниця за статтями, поданими у табл. 3.1 (окремо послуги поїзних електровозів і тепловозів та маневрових тепловозів).

У табл. 3.1 наведено розподіл витрат з локомотивної тяги за номерами статей, вимірником, видом операції та характером витрат, а на рис. 3.3, 3.4 та 3.5 представлено узагальнюючі вимірники окремо для електровозів та тепловозів.

Таблиця 3.1 – Розподіл витрат, що входять до локомотивної складової собівартості тарифів

*Джерело: [18, 100] з доробкою автора*

| Номер статті | Найменування статті витрат                   | Вимірник                                   | Операція | Постійні чи змінні витрати |
|--------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------|----------|----------------------------|
| 1            | 2                                            | 3                                          | 4        | 5                          |
|              | <b>Електровози</b>                           |                                            |          |                            |
| 5002         | Робота електровозів у приміському сполученні | 10 000 т-км брутто або 1000 електровозо-км | рухома   | змінні                     |
| 5003         | Робота електровозів на маневрах              |                                            | ПКО      | змінні                     |

|               |                                                                            |                                                    |        |          |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|--------|----------|
|               |                                                                            | 1000 електровозо-годин                             |        |          |
| 5005<br>5041  | Екіпірування поїзних та маневрових електровозів                            | 1 екіпірування або 1000 електровозо-км             | ПКО    | змінні   |
| 5006<br>5007  | Амортизація поїзних та маневрових електровозів                             | Визначена сума                                     | ПКО    | постійні |
| 5008—<br>5015 | Технічне обслуговування поїзних та маневрових електровозів                 | 1 обслугов. на 1000 електровозо-км                 | ПКО    | змінні   |
| 5016          | Комісійний огляд електровозів                                              | 1 огляд на 1000 електровозо-км                     | ПКО    | змінні   |
| 6210—<br>6220 | Поточні та капітальні ремонти та сервісне обслуговування електровозів      | 1 ремонт на 1000 електровозо-км                    | ПКО    | змінні   |
|               | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут п. 1           | Визначена сума, пропорційна попередній сумі витрат | рухома | змінні   |
|               | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут п. 3           | Визначена сума, пропорційна попередній сумі витрат | ПКО    | постійні |
|               | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут пп. 1а, 2, 4-6 | Визначена сума, пропорційна попередній сумі витрат | ПКО    | змінні   |

Продовження таблиці 3.1

| 1                                              | 2                                                                                                | 3                                                 | 4      | 5        |
|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|--------|----------|
|                                                | <b>Тепловози</b>                                                                                 |                                                   |        |          |
| 5202<br>5203                                   | Робота тепловозів у приміському сполученні                                                       | 10 000 т-км брутто або 1000 тепловозо-км          | рухома | змінні   |
| 5202<br>5203                                   | Робота тепловозів на маневрах                                                                    | 1000 тепловозо-годин                              | ПКО    | змінні   |
| 5205<br>5281                                   | Екіпірування поїзних та маневрових тепловозів                                                    | 1 екіпірування або 1000 тепловозо-км              | ПКО    | змінні   |
| 5206<br>5207                                   | Амортизація поїзних та маневрових тепловозів                                                     | Визначена сума                                    | ПКО    | постійні |
| 5208<br>5215                                   | Технічне обслуговування поїзних та маневрових тепловозів                                         | 1 обслуговуван. або 1000 тепловозо-км             | ПКО    | змінні   |
| 5216                                           | Комісійний огляд тепловозів                                                                      | 1 огляд або 1000 тепловозо-км                     | ПКО    | змінні   |
| 6410–<br>6420                                  | Поточні та капітальні ремонти та сервісне обслуговування тепловозів                              | 1 ремонт або 1000 тепловозо-км                    | ПКО    | змінні   |
|                                                | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут п. 7                                 | Визначена сума пропорційна попередній сумі витрат | рухома | змінні   |
|                                                | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут п. 9                                 | Визначена сума пропорційна попередній сумі витрат | ПКО    | постійні |
|                                                | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут пп. 7а, 8, 9-12                      | Визначена сума пропорційна попередній сумі витрат | ПКО    | змінні   |
|                                                | <b>Маневрові тепловози</b>                                                                       |                                                   |        |          |
| 5202<br>5205<br>5217<br>5228<br>5229           | Робота та екіпірування тепловозів, що знаходяться на балансі господарства приміських перевезень  | 10 000 т-км брутто або 1000 тепловозо-км          | ПКО    | змінні   |
| 5218<br>5225<br>5230                           | Амортизація тепловозів, що знаходяться на балансі господарства приміських перевезень             | Визначена сума                                    | ПКО    | постійні |
| 5219–<br>5224<br>5226<br>5227<br>5231–<br>5233 | Технічне обслуговування тепловозів, що знаходяться на балансі господарства приміських перевезень | 1 обслуговув. або 1000 тепловозо-км               | ПКО    | змінні   |
| 6421–<br>6425<br>6426-<br>6435                 | Поточні, капітальні ремонти та сервісне обслуговування маневрових тепловозів                     | 1 ремонт або 1000 тепловозо-км                    | ПКО    | змінні   |
|                                                | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут пп. 14                               | Визначена сума пропорційна попередній сумі витрат | ПКО    | постійні |
|                                                | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут пп. 13, 15, 16                       | Визначена сума пропорційна попередній сумі витрат | ПКО    | змінні   |

Рисунок 3.5 – Розподіл моторвагонної складової (тепловози на балансі компанії) за операціями та вимірниками. Джерело: розробка автора

**Моторвагонна складова витрат.** Перевезення пасажирів на приміських маршрутах в основному виконуються електропоїздами та дизель-поїздами, які вже кілька років разом з деякими моторвагонними депо передані на баланс службам приміських перевезень. Витрати на утримання, технічне обслуговування, екіпірування та ремонти моторвагонного рухомого складу нестиме новоутворена приміська пасажирська компанія. Перелік цих витрат окремо по статтям подано у табл. 3.2.

Таблиця має підрозділи, представлені окремо для двох видів тяги, що буде виконувати приміська пасажирська компанія:

- електросекції;
- дизель-поїзди.

На рис. 3.6 представлено узагальнюючі вимірники окремо для електропоїздів, дизель-поїздів та тепловозів компанії.

Рисунок 3.6 – Розподіл моторвагонної складової (електросекції та дизель-поїзди) за операціями та вимірниками. Джерело: розробка автора

**Таблиця 3.2 – Розподіл витрат, що входять до моторвагонної складової собівартості тарифів.**

*Джерело: [18,100] з доробкою автора*

| Номер статті | Найменування статті витрат                    | Вимірник                         | Операція | Постійні чи змінні витрати |
|--------------|-----------------------------------------------|----------------------------------|----------|----------------------------|
| 1            | 2                                             | 3                                | 4        | 5                          |
|              | <b><i>Електросекції</i></b>                   |                                  |          |                            |
| 5102         | Робота електросекцій у приміському сполученні | 10 000 т-км брутто або поїздо-км | рухома   | змінні                     |
| 5104<br>5106 | Обслуговування та прибирання електросекцій    | 1 поїздо-доба                    | ПКО      | змінні                     |
| 5108         | Амортизація електросекцій                     | Визначена сума                   | ПКО      | постійні                   |



|                               |                                                                                     |                                                    |        |          |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|--------|----------|
| 5109–<br>5112                 | Технічне обслуговування електросекцій                                               | 1 обслуг. або 1000 секціє-км                       | ПКО    | змінні   |
| 5113                          | Комісійний огляд електросекцій                                                      | 1 огляд                                            | ПКО    | змінні   |
| 6306–<br>6311                 | Поточні та капітальні ремонти і сервісне обслуговування електросекцій               | 1 ремонт або секціє-км                             | ПКО    | змінні   |
|                               | <b>Дизель-поїзди</b>                                                                |                                                    |        |          |
| 5302                          | Робота дизель-поїздів у приміському сполученні                                      | 10 000 т-км брутто або поїздо-км                   | рухома | змінні   |
| 5304<br>5306                  | Обслуговування, екіпірування та прибирання дизель-поїздів                           | 1 вагоно-доба                                      | ПКО    | змінні   |
| 5308                          | Амортизація дизель-поїздів                                                          | Визначена сума                                     | ПКО    | постійні |
| 5231<br>5232<br>5309–<br>5312 | Технічне обслуговування дизель-поїздів                                              | 1 обслуг. або 1000 секціє-км                       | ПКО    | змінні   |
| 5233<br>5313                  | Комісійний огляд дизель-поїздів                                                     | 1 огляд                                            | ПКО    | змінні   |
| 6506–<br>6511<br>4153         | Поточні та капітальні ремонти дизель-поїздів                                        | 1 ремонт або секціє-км                             | ПКО    | змінні   |
|                               | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут пп. 1, 7                | Визначена сума, пропорційна попередній сумі витрат | рухома | змінні   |
|                               | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут пп. 3, 9                | Визначена сума, пропорційна попередній сумі витрат | ПКО    | постійні |
|                               | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут пп. 2, 4– 6, 8 , 10-12, | Визначена сума, пропорційна попередній сумі витрат | ПКО    | змінні   |

**Вагонна складова витрат.** До вагонної складової входять витрати на утримання, обслуговування та усі види ремонту пасажирських вагонів, які виконують перевезення пасажирів у приміському сполученні локомотивною тягою. Ці витрати виділено окремо для точного розрахунку тарифів на приміські поїзди локомотивної тяги (табл. 3.3).

**Таблиця 3.3 – Розподіл витрат, що входять до вагонної складової собівартості тарифів**  
Джерело: [18,100] з доробкою автора

| Номер статті | Найменування статті витрат        | Вимірник     | Операція | Постійні чи змінні витрати |
|--------------|-----------------------------------|--------------|----------|----------------------------|
|              | <b>Вагони пасажирські</b>         |              |          |                            |
| 2003         | Екіпірування пасажирських вагонів | 1 пас. вагон | ПКО      | постійні                   |

|                      |                                                                        |                                                             |        |          |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|--------|----------|
| 6008<br>6010<br>6013 | Поточні, деповські та капітальні<br>ремонти                            | 1 фізичний вагон                                            | ПКО    | постійні |
| 4007                 | Технічне обслуговування<br>пасажирських вагонів на шляху<br>прямування | 1 фізичний вагон                                            | рухома | постійні |
|                      | Загальновиробничі, адміністративні<br>витрати, витрати на збут пп. 1-5 | Визначена сума,<br>пропорційна<br>попередній сумі<br>витрат | ПКО    | постійні |
|                      | Загальновиробничі, адміністративні<br>витрати, витрати на збут п. 6    | Визначена сума,<br>пропорційна<br>попередній сумі<br>витрат | рухома | постійні |

Із табл. 3.3 випливає, що для вагонної складової загальним вимірником для побудови тарифів для ПКО може бути один фізичний вагон (рис. 3.10).

**Інфраструктурна складові витрат.** До інфраструктурної складової входять витрати, пов'язані з утриманням, обслуговуванням та ремонтом головних колій, штучних споруд, станційних колій, виробничих будівель, об'єктів водопостачання, каналізації, автоматики, телемеханіки, зв'язку, електропостачання, відновлених поїздів, утримання інформаційно-обчислювальних центрів, пожежної і воєнізованої охорони та інших структурних підрозділів підпорядкування залізниць.

Рисунок 3.7 – Розподіл вагонної складової за операціями та вимірниками.

*Джерело: розробка автора*

Ці витрати умовно поділені на шість таблиць—табл. 3.4, 3.5, 3.6 (а, б, в, г) – для зручності визначення інфраструктурної складової, яка розраховується Укрзалізницею або залізницею, залежно від розмірів приміської пасажирської компанії. Ця величина інфраструктурної складової встановлюється для кожної компанії-оператора як плата за нитку графіка або орендна плата за користування інфраструктурою залізниць і узгоджується договором.

Окремо в табл. 3.4 подані види робіт та статті витрат по вагонному та колійному господарствам, які згідно з номенклатурою витрат [100] та формою 10 зал [18] відносяться Укрзалізницею до пасажирських перевезень у приміському сполученні.

Із табл. 3.4 випливає, що для інфраструктурної складової залізничного транспорту, яка включає вагонне та колійне господарство, загальним вимірником для побудови тарифів може бути 1 км розгорнутої довжини головних колій. Аналогічно визначаються інші частини інфраструктурної

складової залізничного транспорту за табл. 3.5 та 3.6 (а, б, в, г).

**Таблиця 3.4 – Розподіл витрат, що входять до інфраструктурної складової собівартості тарифів (вагонне та колійне господарства)**

*Джерело: [18,100] з доробкою автора*

| Номер статті                 | Найменування статті витрат                                                           | Вимірник                                                    | Операція | Постійні чи змінні витрати |
|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|----------|----------------------------|
| 1                            | 2                                                                                    | 3                                                           | 4        | 5                          |
|                              | <b><i>Вагонне господарство</i></b>                                                   |                                                             |          |                            |
| 4060<br>4061                 | Капітальний та деповський ремонт колійної техніки                                    | 1 фізична одиниця                                           | ПКО      | постійні                   |
|                              | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут                          | Визначена сума, пропорційна попередній сумі витрат          | ПКО      | постійні                   |
|                              | <b><i>Колійне господарство</i></b>                                                   |                                                             |          |                            |
| 4101<br>4102                 | Поточне утримання головних і станційних колій та постійних пристроїв                 | 1 км приведен. довжини колії                                | рухома   | постійні                   |
| 4104<br>4105<br>4107<br>4108 | Поодинокі зміна шпал та поповнення і заміна баласту на головних та станційних коліях | 1 шт. або 1 м <sup>3</sup>                                  | рухома   | постійні                   |
| 4110<br>4111                 | Поодинокі заміна рейок                                                               | 1 елемент верхн. будови                                     | рухома   | постійні                   |
| 4113                         | Охорона колії, переїздів та штучних споруд                                           | 1 км розгорн. довжини головної колії або 1 охоронний об'єкт | рухома   | постійні                   |
| 4114<br>4115                 | Утримання штучних споруд та захисних лісонасаджень                                   | 1 м або 1 га, 1 дерево                                      | рухома   | постійні                   |
| 4116<br>4120                 | Інші роботи по колійному господарству                                                | 1 км розгорн. довжини головної колії                        | рухома   | постійні                   |
| 4121–<br>4131                | Капітальний ремонт колій, штучних споруд, земляного полотна                          | 1 км                                                        | рухома   | постійні                   |
| 4133<br>4134                 | Середній ремонт головних та станційних колій                                         | 1 км                                                        | рухома   | постійні                   |
| 4136<br>4137                 | Комплексно-оздоровчий ремонт головних та станційних колій                            | 1 км                                                        | рухома   | постійні                   |
| 4139–<br>4142                | Заміна стрілочних переводів                                                          | 1 компл.                                                    | рухома   | постійні                   |
| 4143–<br>4147                | Заміна рейок                                                                         | 1 км                                                        | рухома   | постійні                   |
| 4149<br>4150                 | Заміна дерев'яних перевідних брусів на головних та станційних коліях                 | 1 компл.                                                    | рухома   | постійні                   |

## Закінчення таблиці 3.4

| 1                    | 2                                                                                                             | 3                                                  | 4      | 5        |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|--------|----------|
| 4152–<br>4154        | Капітальний ремонт переїздів, машин , механізмів, обладнання, платформ                                        | 1 переїзд або 1 м <sup>3</sup>                     | рухома | постійні |
| 4155<br>4156         | Середній ремонт стрілочних переводів                                                                          | 1 компл.                                           | рухома | постійні |
| 4159<br>4160         | Посилений ремонт головних та станційних колій                                                                 | 1 км                                               | рухома | постійні |
| 4158<br>4162<br>4180 | Інші колійні ремонтні роботи                                                                                  | 1 шт. або<br>1 погонний м<br>рейок                 | рухома | постійні |
| 4164–<br>4171        | Амортизація верхньої будови колії, земляного полотна, машин та механізмів, захисних насаджень, штучних споруд | Визначена сума                                     | рухома | постійні |
| 4181<br>4182         | Поточний та капітальний ремонт основних засобів рейкозварювальних поїздів                                     | 1 відремонтована од.                               | рухома | постійні |
| 4183                 | Амортизація основних засобів та інших необоротних матеріальних активів рейкозварювальних поїздів              | Визначена сума                                     | рухома | постійні |
| 4062                 | Поточний ремонт колійної техніки                                                                              | 1 фізична од.                                      | рухома | постійні |
| 4063                 | Інші види робіт колійних машин важкого типу                                                                   | 1 фізична од.                                      | рухома | постійні |
|                      | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут                                                   | Визначена сума, пропорційна попередній сумі витрат | рухома | постійні |

**Таблиця 3.5 – Розподіл витрат, що входять до інфраструктурної складової собівартості тарифів (господарство будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд і господарство автоматики, телемеханіки та зв'язку)**

*Джерело: [18,100] з доробкою автора*

| Номер статті | Найменування статті витрат                                                | Вимірник               | Операція | Постійні чи змінні витрати |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------|------------------------|----------|----------------------------|
| 1            | 2                                                                         | 3                      | 4        | 5                          |
|              | <b><i>Господарство будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд</i></b> |                        |          |                            |
| 4187<br>4189 | Поточний ремонт виробничих будівель і споруд інших господарств            | 1 м <sup>2</sup> площі | рухома   | постійні                   |
| 4197<br>4199 | Капітальний ремонт виробничих будівель і споруд інших господарств         | 1 м <sup>2</sup> площі | рухома   | постійні                   |

Закінчення таблиці 3.5

| 1                              | 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 3                                                                                                                                         | 4      | 5        |
|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|----------|
| 4203<br>4204                   | Обслуговування виробничих будівель і споруд інших господарств                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 1 м <sup>2</sup> площі<br>або 1 об'єкт                                                                                                    | рухома | постійні |
| 4207–<br>4210                  | Амортизація основних засобів виробничих будівель і споруд інших господарств                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Визначена сума                                                                                                                            | рухома | постійні |
| 4240–<br>4244                  | Утримання та обслуговування об'єктів водопостачання, водогінних мереж, питних, шахтних, трубчастих колодязів і пристроїв для зливання привізної води, пристроїв та мереж каналізації                                                                                                                                                                                                       | 1 км або<br>1 колодязь або<br>1 м <sup>3</sup> стічних вод                                                                                | рухома | постійні |
| 4245<br>4246                   | Поточний та капітальний ремонт засобів постачання і каналізації                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 1 об'єкт                                                                                                                                  | рухома | постійні |
| 4247                           | Амортизація об'єктів водопостачання і каналізації                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Визначена сума                                                                                                                            | рухома | постійні |
| 4211<br>4212                   | Поточний та капітальний ремонт основних засобів, які знаходяться на балансі інших підрозділів господарств залізниці                                                                                                                                                                                                                                                                        | Визначена сума                                                                                                                            | рухома | постійні |
|                                | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Визначена сума,<br>пропорційна<br>попередній сумі<br>витрат                                                                               | рухома | постійні |
|                                | <b><i>Господарство автоматики,<br/>телемеханіки та зв'язку</i></b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                           |        |          |
| 4301–<br>4304<br>4400–<br>4412 | Поточне утримання та технічне обслуговування пристроїв автоблокування, ДЦ, ЕЦ, систем автоматичного контролю, пристроїв з обслуговування пасажирів, радіостанцій, радіовузлів, апаратури та споруд радіорелейного зв'язку, телевізійних промислових установок, телевізійних та радіоустановок, телеграфних та телефонних станцій, повітряних кабельних та волоконно-оптичних ліній зв'язку | 1 км експл.<br>довжини колії,<br>обладнаної<br>автоблокуванням,<br>або 1 комплект,<br>або 1 пристрій,<br>або 1 апаратура,<br>або 1 об'єкт | рухома | постійні |
| 4413<br>4414                   | Поточний та капітальний ремонт основних засобів автоматики, телемеханіки та зв'язку                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1<br>відремонтований<br>об'єкт                                                                                                            | рухома | постійні |
| 4415                           | Амортизація основних засобів автоматики, телемеханіки та зв'язку                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Визначена сума                                                                                                                            | рухома | постійні |
|                                | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Визначена сума,<br>пропорційна<br>попередній сумі<br>витрат                                                                               | рухома | постійні |

Характерним для витрат табл. 3.4–3.6 є те, що всі вони не залежать від руху приміських та регіональних поїздів, тобто всі вони є постійними. У той же час за характером розташування вказаних устроїв, які мають суто лінійний

характер, ці витрати слід віднести до рухомої операції. За основним загальним вимірником їх дуже складно визначити і тому було запропоновано їх вимірювати на 1 км розгорнутої довжини головних колій.

**Таблиця 3.6 а – Розподіл витрат, що входять до інфраструктурної складової собівартості тарифів (електропостачання)**

*Джерело: [18,100] з доробкою автора*

| Номер статті         | Найменування статті витрат                                            | Вимірник                                           | Операція | Постійні чи змінні витрати |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|----------|----------------------------|
|                      | <b><i>Господарство електропостачання</i></b>                          |                                                    |          |                            |
| 4500                 | Технічне обслуговування ліній автоблокування                          | 1 км лінії                                         | рухома   | постійні                   |
| 4501<br>4502<br>4504 | Утримання об'єктів електропостачання                                  | 1 км розгорнутої мережі, або 1 об'єкт              | рухома   | постійні                   |
| 4503                 | Технічне обслуговування пристроїв зовнішнього освітлення              | 10 кВт                                             | рухома   | постійні                   |
| 4507                 | Амортизація основних засобів господарства електропостачання           | Визначена сума                                     | рухома   | постійні                   |
| 4505<br>4506         | Поточний та капітальний ремонт засобів господарства електропостачання | 1 м <sup>2</sup> площі                             | рухома   | постійні                   |
| 4247                 | Амортизація об'єктів водопостачання і каналізації                     | 1 м <sup>2</sup> площі                             | рухома   | постійні                   |
|                      | Загальновиборничі, адміністративні витрати, витрати на збут           | Визначена сума, пропорційна попередній сумі витрат | рухома   | постійні                   |

Із табл. 3.6 а випливає, що для господарства електропостачання інфраструктурної складової залізничного транспорту загальним вимірником для побудови тарифів може бути 1 км розгорнутої довжини головних колій.

Всі витрати, пов'язані з господарством електропостачання доцільно віднести до рухомої операції, оскільки ці об'єкти розташовані вздовж залізничної колії на шляху прямовання. А під час розподілу цих витрат за характером змін їх слід віднести до постійних, що не залежать від обсягів перевезень.

**Таблиця 3.6 б – Розподіл витрат, що входять до інфраструктурної складової собівартості тарифів (господарство МТЗ)**

*Джерело: [18,100] з доробкою автора*

| Номер статті | Найменування статті витрат | Вимірник | Операція | Постійні чи змінні витрати |
|--------------|----------------------------|----------|----------|----------------------------|
|--------------|----------------------------|----------|----------|----------------------------|

|              |                                                                         |                                                    |        |          |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|--------|----------|
|              | <b>Господарство матеріально-технічного забезпечення</b>                 |                                                    |        |          |
| 4050         | Витрати, пов'язані зі зберіганням та відпуском матеріальних цінностей   | Визначена сума                                     | рухома | постійні |
| 4051         | Обслуговування будівель, споруд, обладнання, інвентаря господарства МТЗ | Визначена сума                                     | рухома | постійні |
| 4052<br>4053 | Поточний та капітальний ремонт основних засобів МТЗ                     | Визначена сума                                     | рухома | постійні |
| 4054         | Амортизація основних засобів                                            | Визначена сума                                     | рухома | постійні |
|              | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут             | Визначена сума, пропорційна попередній сумі витрат | рухома | постійні |

Витрати господарства матеріально-технічного забезпечення доцільно віднести до рухомої операції, оскільки ці витрати пов'язані з інфраструктурою залізниць і напряму залежать від руху приміських поїздів.

Витрати дирекцій, управлінь та структурних підрозділів залізниць слід віднести до початково-кінцевої операції, оскільки вони пов'язані з утриманням стаціонарних об'єктів або відновлювальних поїздів та їх ремонтом. Але їх разом з інфраструктурою залізниць доцільно віднести до рухомої операції, оскільки ці витрати пов'язані з перевезеннями, які виконуватимуться локомотивами ДАТ «УЗ» по залізничній інфраструктурі, що належить ДАТ «УЗ», і надалі входять у плату за «нитку графіка».

**Таблиця 3.6 в – Розподіл витрат, що входять до інфраструктурної складової собівартості тарифів (дирекції залізничних перевезень, управління залізницями, підрозділи Укрзалізниці).**

*Джерело: [18,100] з доробкою автора*

| Номер статті          | Найменування статті витрат                                                            | Вимірник                                          | Операція | Постійні чи змінні витрати |
|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------|----------------------------|
|                       | <b>Дирекції залізничних перевезень</b>                                                |                                                   |          |                            |
| 4600                  | Утримання відновлювальних поїздів                                                     | 1 об'єкт                                          | рухома   | постійні                   |
| 4606<br>4607          | Поточний та капітальний ремонт відновлювальних поїздів                                | Визначена сума                                    | рухома   | постійні                   |
|                       | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут                           | Визначена сума пропорційна попередній сумі витрат | рухома   | постійні                   |
|                       | <b>Управління залізниць та структурні підрозділи</b>                                  |                                                   |          |                            |
| 4420<br>4601–<br>4604 | Утримання ІОЦ, пожежної охорони, воєнізованої охорони, інших структурних підрозділів, | Визначена сума                                    | рухома   | постійні                   |

|  |                                                                     |                                                    |        |          |
|--|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|--------|----------|
|  | підпорядкованих залізниці                                           |                                                    |        |          |
|  | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут         | Визначена сума пропорційна попередній сумі витрат  | рухома | постійні |
|  | <b>Підрозділи Укрзалізниці та підприємств, що їй підпорядковані</b> |                                                    | рухома |          |
|  | Пасажирські перевезення у приміському сполученні                    | Визначена сума                                     | рухома | постійні |
|  | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут         | Визначена сума, пропорційна попередній сумі витрат | рухома | постійні |

Витрати господарства перевезень (табл. 3.6 г) пов'язані в основному з витратами на оплату праці працівникам станцій, черговим станцій, операторам при черговому по станції, черговим стрілочних постів і сигналістам, не зайнятих виключно на маневрах, та іншим працівникам зайнятих прийомом та відправленням поїздів. Усі перераховані категорії працівників в основному знаходяться на станціях відправлення приміських поїздів, оскільки на проміжних станціях маневри не відбуваються, а тому ці витрати слід віднести до ПКО.

**Таблиця 3.6 г – Розподіл витрат, що входять до інфраструктурної складової собівартості тарифів (господарство перевезень)**

*Джерело: [18,100] з доробкою автора*

| Номер статті         | Найменування статті витрат                                                                                                         | Вимірник                                           | Операція | Постійні чи змінні витрати |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|----------|----------------------------|
|                      | <b>Господарство перевезень</b>                                                                                                     |                                                    |          |                            |
| 4030<br>4033         | Прийом та відправлення поїздів на пасажирських та інших станціях, включаючи прикордонні                                            | 1 поїзд                                            | рухома   | змінні                     |
| 4034<br>4035<br>4037 | Маневрова робота на пасажирських та інших станціях, включаючи прикордонні                                                          | 1000 фізичних вагонів                              | рухома   | змінні                     |
| 4040                 | Технічне обслуговування будівель, споруд, обладнання, інвентаря, пов'язаних з пасажирськими перевезеннями у приміському сполученні | 1 м <sup>2</sup>                                   | рухома   | постійні                   |
| 4041<br>4042         | Поточний та капітальний ремонт основних засобів, пов'язаних із пасажирськими перевезеннями у приміському сполученні                | 1 об'єкт                                           | рухома   | постійні                   |
|                      | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут пп.1, 2                                                                | Визначена сума, пропорційна попередній сумі витрат | рухома   | змінні                     |



|  |                                                                      |                                                    |        |          |
|--|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|--------|----------|
|  | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут пп. 3, 4 | Визначена сума, пропорційна попередній сумі витрат | рухома | постійні |
|--|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|--------|----------|

Після реформування залізничної галузі господарство перевезень скоріше за все буде включене до департаменту інфраструктури, а тому ці витрати слід вимірювати узагальнюючим показником – 1 км розгорнутої довжини головних колій. Витрати пп. 1, 2 відносяться до змінних, оскільки розраховуються залежно від кількості поїздів та вагонів, які формувалися на станції. Витрати пп. 3, 4 не залежать від обсягів перевезень і є постійними.

Тому для визначення питомої величини витрат інфраструктурної складової в цілому може бути прийнятий лише один узагальнюючий вимірник – 1 км розгорнутої довжини головних колій.

Рисунок 3.8 – Розподіл інфраструктурної складової за операціями та вимірниками

*Джерело: розробка автора*

**Приміська інфраструктурна складова витрат.** Окремо в табл. 3.7 виділені витрати, пов'язані з утриманням, обслуговуванням і ремонтом об'єктів приміської інфраструктури, які будуть передані на баланс компанії приміських пасажирських перевезень, або є власністю компанії. Узагальнюючий рекомендований вимірник для побудови приміської інфраструктурної складової тарифів подано на рис. 3.9.

В окрему складову (табл. 3.8) виділені витрати, пов'язані з продажем залізничних квитків, оскільки вони можуть формуватися кількома шляхами. Перший включає в себе витрати, які є зараз на залізничних вокзалах. Другий – власні витрати компанії на утримання персоналу квиткових кас та оренду приміщення. Третій – утримання власних приміщень квиткових кас та персоналу компанії.

Такий розподіл витрат дає можливість паралельно на одному полігоні залізниць виконувати перевезення одночасно кількома приміськими пасажирськими компаніями.

Таблиця 3.7 – Розподіл витрат, що входять до приміської інфраструктурної складової собівартості тарифів

*Джерело: [18,100] з доробкою автора*

| Номер статті | Найменування статті витрат                    | Вимірник               | Операція | Постійні чи змінні витрати |
|--------------|-----------------------------------------------|------------------------|----------|----------------------------|
| 4030         | Подача приміських поїздів у моторвагонне депо | 1 поїзд                | ПКО      | змінні                     |
| 4034         | Маневрова робота у моторвагонному депо        | 1 фізичний вагон       | ПКО      | змінні                     |
| 4006         |                                               | 1 м <sup>2</sup> площі | ПКО      | постійні                   |

|                                                                   |                                                                                                                                     |                                                   |     |          |
|-------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-----|----------|
| 4040<br>4202                                                      | Технічне обслуговування будівель, споруд, обладнання, інвентаря, пов'язаних із пасажирськими перевезеннями у приміському сполученні |                                                   |     |          |
| 4208                                                              | Амортизація основних засобів                                                                                                        | Визначена сума                                    | ПКО | постійні |
| Приміська інфраструктурна складова (власність компанії-оператора) |                                                                                                                                     |                                                   |     | постійні |
|                                                                   |                                                                                                                                     |                                                   |     | мінні    |
|                                                                   | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут пп. 3–5                                                                 | Визначена сума пропорційна попередній сумі витрат | ПКО | постійні |

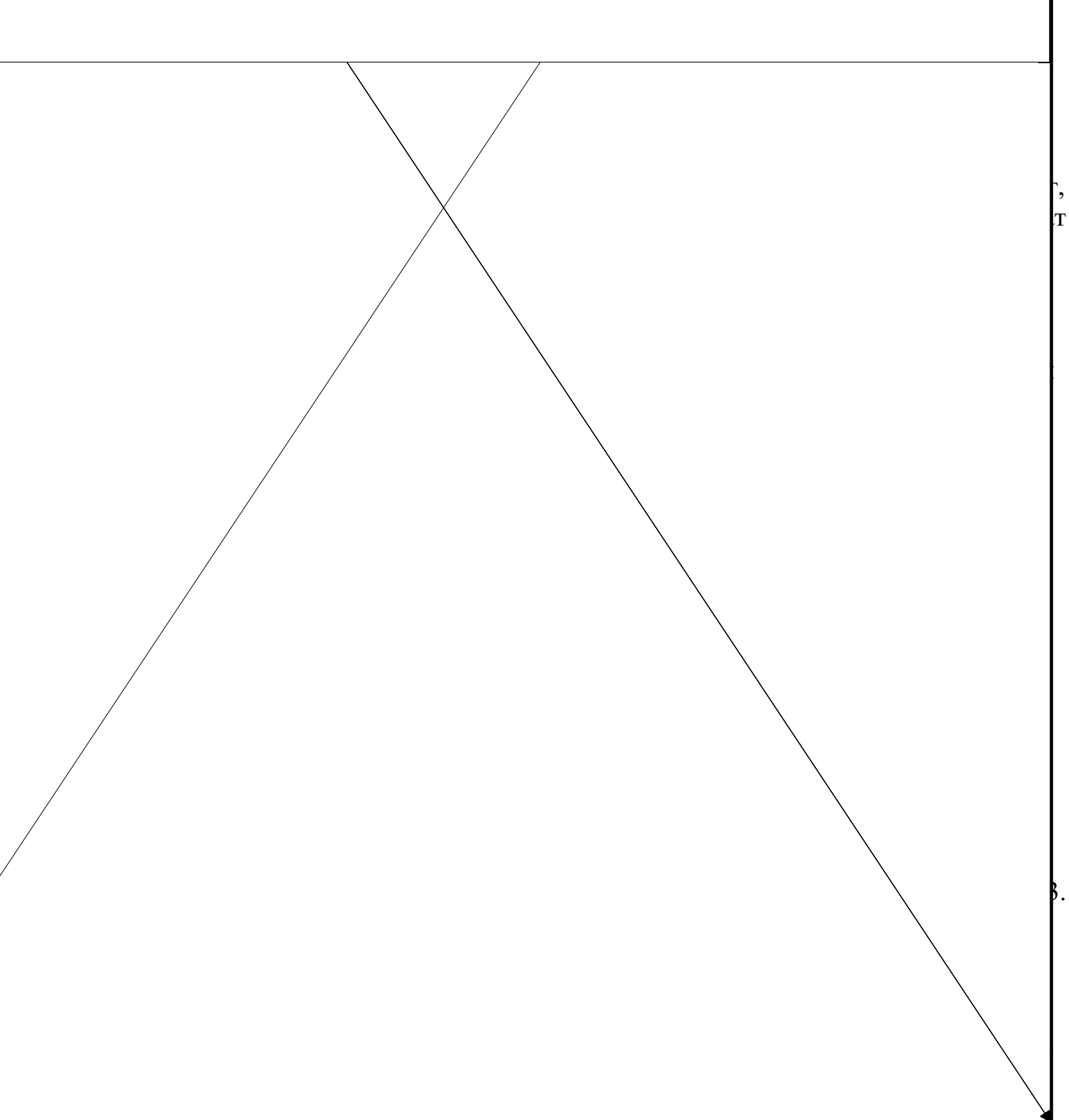
Рисунок 3.9 – Розподіл інфраструктурної складової компанії-оператора за операціями та вимірниками

Джерело: розробка автора

Таблиця 3.8 – Розподіл витрат, що входять до вокзальної (квиткової) складової собівартості тарифів (у разі оренди приміщення)

Джерело: [18,100] з доробкою автора

| Номер статті | Найменування статті витрат                                                                                                                                 | Вимірник                                          | Операція | Постійні чи змінні витрати |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------|----------------------------|
| 2001         | Продаж квитків у приміському сполученні                                                                                                                    | 1000 відправлених пасажирів                       | ПКО      | постійні                   |
| 2002         | Експлуатація та обслуговування автоматизованих систем оплати, контролю та обліку проїзду в поїздах і контролю доступу на перон вокзалів і зупинних пунктів | 1000 відправлених пасажирів                       | ПКО      | постійні                   |
| 2005         | Амортизація пристроїв автоматизованих систем оплати, контролю та обліку проїзду в поїздах і контролю доступу на перон вокзалів і зупинних пунктів          | Визначена сума                                    | ПКО      | постійні                   |
|              | Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут                                                                                                | Визначена сума пропорційна попередній сумі витрат | ПКО      | постійні                   |



швидкості. Була встановлена залежність зносу окремо від вантажних пасажирських та приміських поїздів.

Рисунок 3.11 – Розподіл витрат приміської пасажирської компанії на окремі складові та запропоновані для них узагальнюючі вимірники

*Джерело: розробка автора*

2. Для складової приміської пасажирської інфраструктури та вокзальної складової слід брати вимірник – пасажиро-км, а не пасажирів, оскільки в такому випадку витрати будуть більш рівномірно розподілятися на пасажирські перевезення, а не концентруватимуться на перевезеннях, що виконуються коротку відстань з більшою кількістю пасажирів.

Інші  
витра  
ти

3. Аналогічно пасажиро-км пропонується вимірювати витрати, на послуги інших сторонніх організацій. До цих послуг можуть бути віднесені витрати на деякі види поточного та деповського ремонту рухомого складу, які будуть виконуватися за договорами аутсорсингу в сторонніх організаціях (не в підрозділах ДАТ «УЗ»).

Отже, для формування витрат конкретного приміського пасажирського поїзду компанії на заданому полігоні залізниці можна запропонувати таку формулу (3.16):

$$, \quad (3.16)$$

- де
- витрати на роботу, утримання, обслуговування та ремонт *i*-го приміського пасажирського поїзда певного типу на заданому полігоні залізниці за один рейс, грн;
  - , – річні витрати ДАТ «УЗ» на рух відповідно електровозів та тепловозів, що обслуговують дану приміську пасажирську компанію, грн;
  - , – річний пробіг електровозів та тепловозів ДАТ «УЗ» за умови обслуговування всіх поїздів приміської пасажирської компанії, в електровозо-км або тепловозо-км;
  - , – пробіг електровоза або тепловоза за один рейс за умови обслуговування пасажирських вагонів *i*-го приміського пасажирського поїзда певного типу на заданому полігоні залізниці, в електровозо-км або тепловозо-км;
  - річні витрати ДАТ «УЗ» на утримання, обслуговування та ремонт залізничної інфраструктури в частині, віднесений на полігон функціонування поїздів приміської пасажирської компанії, грн;
  - сумарна річна кількість тонно-км брутто в частині, віднесений на полігон функціонування поїздів приміської пасажирської компанії;
  - кількість тонно-км брутто *i*-го приміського пасажирського поїзда певного типу, що працює на заданому полігоні залізниці, за один оборот;
  - , – власні річні витрати приміської пасажирської компанії відповідно на рух, обслуговування, утримання та ремонт моторвагонних поїздів і маневрових тепловозів, грн;
  - , – річний пробіг відповідно електросекцій та дизель-поїздів за умови обслуговуванні поїздів приміської пасажирської

компаніїв секціє-км;

- річний пробіг маневрового тепловоза за умови обслуговування поїздів приміської пасажирської компанії, тепловозо-км;
- , – пробіг *i*-го електропоїзда або дизель-поїзда певного типу за один рейс на заданому полігоні залізниці, в секціє-км;
- середній пробіг маневрового тепловозу при обслуговуванні *i*-го приміського пасажирського поїзда, віднесеного на один його рейс, тепловозо-км;
- власні річні витрати приміської пасажирської компанії на рух, обслуговування, утримання та ремонт пасажирських вагонів, грн;
- річний пробіг пасажирських вагонів за умови обслуговування поїздів приміської пасажирської компанії на заданому полігоні залізниці, вагоно-км;
- середній пробіг пасажирських вагонів за один рейс за умови обслуговування *i*-го приміського пасажирського поїзда на заданому полігоні залізниці, вагоно-км;
- власні річні витрати приміської пасажирської компанії на утримання обслуговування та ремонт приміської пасажирської інфраструктури, грн;
- власні річні витрати приміської пасажирської компанії на функціонування, утримання обслуговування та ремонт вокзальної складової, грн;
- річні витрати приміської пасажирської компанії на оплату послуг інших сторонніх організацій, що відносяться собівартість приміських перевезень, грн;
- загальний річний пасажирообіг, виконаний приміською пасажирською компанією в поїздах будь-якого виду та в рухомому складі будь-якого типу, пас-км;
- річний пасажирообіг *i*-го приміського пасажирського поїзда за один повний рейс, що виконується на заданому полігоні залізниці у заданому напрямку руху, пас.-км;

У роботі були проведені дослідження стосовно розподілу витрат моторвагонної складової, які показали, що кожна приміська пасажирська компанія має вести роздільний облік витрат – та пробігу рухомого складу

та по окремих групах пасажирських поїздів залежно від:

- кількості поверхів у вагоні (одноповерховий та двоповерховий);

- виду рухомого складу (звичайні пасажирські вагони, електропоїзди, дизель-поїзди, рейковий автобус, поїзд-трамвай);
- виду поїзду (міський, приміський, регіональний);
- виду тяги (електротяга, дизельна);
- категорії поїзда за швидкістю (звичайний, швидкий, швидкісний);
- рівнем якості послуг (звичайний поїзд та підвищеного комфорту).

Такий розподіл витрат необхідно зробити для встановлення диференційованих тарифів на перевезення пасажирів у різних видах поїздів.

Якщо в приміському пасажирському поїзді є вагони різної класності, то загальні витрати такого поїзду слід поділити окремо на вагони 1-го, 2-го та 3-го класів за допомогою середньозважених коефіцієнтів, які враховують різну величину амортизаційних відрахувань, що залежать від вартості вагонів, витрат на відповідні види ремонту, якості обслуговування та кількості посадочних місць у вагонах певного класу. Далі для побудови приміських тарифів слід дати визначення поняттю «витратна ставка» або вартість 1 пасажиро-км конкретного приміського поїзду на певному напрямку (3.17).

$$, \quad (3.17)$$

де — середньорічна кількість приміських пасажирських поїздів  $i$ -го напрямку на заданому полігоні залізниці, виконана рухомим складом одного типу, коп./10пас.-км.

### 3.3 Побудова тарифів на перевезення пасажирів у приміському та регіональному сполученнях

Тарифи на перевезення пасажирів у приміському сполученні повинні забезпечувати отримання компанією-оператором доходів від надання відповідних послуг у розмірі, який забезпечить компенсацію їх витрат на перевезень та формування економічно обґрунтованого прибутку.

Розрахунок тарифів базується на середній по мережі конкретної залізниці фактичній собівартості перевезення пасажирів у приміському сполученні, яка визначається за принципами, наведеними у попередніх розділах, враховуючи номенклатуру витрат на основні види економічної діяльності залізничного транспорту України, інструкції з калькулювання собівартості перевезень на залізничному транспорті України.

Тарифи на перевезення пасажирів повинні бути диференційовані залежно від таких показників:

- кількості поверхів у вагоні (одноповерховий та двоповерховий);
- виду рухомого складу (звичайні пасажирські вагони, електропоїзди, дизель-поїзди, рейковий автобус, поїзд-трамвай);
- виду поїзда (міський, приміський, регіональний);
- виду тяги (електротяга, дизельна);

- категорія поїзда за швидкістю (звичайний, швидкий, швидкісний);
- рівня якості послуг (звичайний поїзд та підвищеного комфорту);
- класності вагонів електросекцій та дизель-поїздів (1-й, 2-й та 3-й класи).

Під видами послуг розуміються послуги з перевезення пасажирів у приміському або регіональному сполученні у вагонах певного типу та у поїзді певного виду, категорії швидкості та рівня якості.

Основними складовими вартості проїзду пасажирів залізничним транспортом є:

1. **Витрати на рухому операцію УЗ**, які є витратами ДАТ «УЗ» і пов'язані
  - роботою локомотивів ДАТ «УЗ» в даному регіоні у приміському сполученні, їх екіпіруванням, технічним обслуговуванням, поточним і капітальним ремонтом;
  - утриманням, поточним і капітальним ремонтом інфраструктури залізниць ДАТ «УЗ», на яких працюють приміські поїзди приміської компанії, та колійної техніки;
  - матеріально-технічним забезпеченням об'єктів відповідної інфраструктури;
  - утриманням організаційної структури ДАТ «УЗ» в частині, що відноситься до приміських перевезень у даному регіоні;
  - організацією руху приміських поїздів на заданому полігоні залізниць.
2. **Витрати на рухому операцію приміської компанії**, які відносяться до витрат компанії-оператора і пов'язані
  - з роботою електросекцій та дизель-поїздів компанії в приміському сполученні, їх екіпіруванням, технічним обслуговуванням, поточним і капітальним ремонтом.
3. **Витрати на початкову та кінцеву операції (ПКО)**, які компенсують в основному витрати приміської пасажирської компанії (власниці рухомого складу), та пов'язані з
  - формуванням приміських пасажирських поїздів;
  - роботою тепловозів, що знаходяться на балансі приміської компанії, їх екіпіруванням, технічним обслуговуванням, поточним і капітальним ремонтом;
  - утриманням, технічним обслуговуванням, поточним та капітальним ремонтом приміської та вокзальної інфраструктури, що належить компанії, або приміщень та будівель, які знаходяться в оренді;
  - утриманням, технічним обслуговуванням, поточним та капітальним ремонтом моторвагонного депо, що знаходиться на балансі приміської компанії або в оренді;
  - наданням інших послуг сторонніми організаціями.

У попередньому пункті запропоновано розрахунок витрат окремого приміського пасажирського поїзду, теоретично визначена величина витратної ставки за формулою (3.18), що дозволило перейти до побудови тарифів.

(3.18)

- де
- розрахункова відстань, за допомогою якої розраховується тариф на  $i$ -му напрямку руху;
  - витрати на приміські перевезення  $i$ -го поїзда на заданому полігоні залізниці за один рейс у частині плацкарти, грн;
  - витрати на приміські перевезення  $i$ -го поїзда на заданому полігоні залізниці за один рейс у частині квитка, грн.

Для зменшення нерівномірності пасажирських перевезень у часі доцільно запровадити систему диференціації тарифів за періодами упродовж року або тижня. Для цього запропоновані коефіцієнти, розроблені в науково-дослідній роботі [58].

Між попитом на послуги з перевезень та їх тарифами існує зворотня залежність. Тому для зменшення попиту у періоди пікових перевезень необхідно підвищувати плату за проїзд, а для його стимулювання у періодах спаду перевезень плату за проїзд необхідно зменшувати. Таким чином, коефіцієнти, які підвищують рівень тарифів, необхідно використовувати у періоди, коли інтенсивність роботи залізничного транспорту з перевезення пасажирів вища, ніж середня, а коефіцієнти, що зменшують рівень тарифів, – у періодах з меншою інтенсивністю пасажирських перевезень. Показником, що характеризує інтенсивність роботи транспорту, доцільно вважати середньодобовий пасажирооборот. Такими чином, напрямок зміни тарифів задається індексами, які визначаються за формулою

$$I_k = \frac{P_{rk}}{P_r} \cdot 100, \quad (3.19)$$

- де
- індекс добового пасажирообігу в  $r$ -му календарному періоді для  $k$ -го напрямку, рази;
  - пасажирообіг у приміському та регіональному сполученні в  $r$ -му календарному періоді для  $k$ -го напрямку, пас.-км;
  - тривалість  $r$ -го календарного періоду, діб;
    - загальний річний пасажирообіг компанії у приміському та регіональному сполученні, пас.-км;
  - тривалість року, діб.

Якщо у  $r$ -му календарному періоді для  $k$ -го напрямку індекс  $I_k$  буде більший, ніж одиниця, до тарифів слід застосовувати підвищуючий коефіцієнт, а якщо менший – понижуючий коефіцієнт. При цьому, чим більше



відрізняється від одиниці, тим більшим має бути ступінь коригування тарифів.

Оскільки диференціація тарифів за періодами упродовж року не ставить за мету отримання додаткового доходу, розрахунковий дохід з урахуванням застосування коефіцієнтів повинен дорівнювати доходу від перевезень, який буде отриманий без їх застосування [58].

Аналогічно до коефіцієнтів диференціації тарифів упродовж року можуть бути визначені коефіцієнти диференціації тарифів за днями тижня.

Коефіцієнти до тарифів можуть бути диференційовані за типами вагонів, для чого проводиться окремий розрахунок для кожного типу вагону за викладеним порядком з диференціацією вихідних даних щодо пасажирообігу та доходів від перевезень пасажирів у приміському сполученні за типами вагонів.

У науковій роботі [58] коефіцієнт, що враховує категорію поїзда за швидкістю, враховує також додаткову привабливість для пасажирів перевезень із більшою швидкістю та визначається за формулою

$$K_{\text{ш}} = \frac{V_{\text{баз}}}{V_{\text{факт}}}, \quad (3.20)$$

- де
- середня собівартість одиниці пасажирських перевезень у приміському сполученні, коп./10 пас.-км;
  - вартісна оцінка однієї пасажиро-години, грн/пас.-год;
  - середня маршрутна швидкість перевезень базового виду послуг (пасажирський поїзд), км/год;
  - середня маршрутна швидкість перевезень виду послуг, що розглядаються, км/год.

Середня собівартість одиниці перевезень пасажирів у приміському та регіональному сполученні визначається за формулою

$$C_{\text{п}} = \frac{C_{\text{баз}}}{K_{\text{ш}}}, \quad (3.21)$$

- де
- ,  $C_{\text{баз}}$  – загальні витрати відповідно в частині плацкарти та квиткової частини у приміському сполученні, грн;
  - загальний пасажирооборот, виконаний у базовому періоді у приміському сполученні, пас-км;
- Вартісна оцінка однієї пасажиро-години визначається за формулою

$$C_{\text{п}} = \frac{C_{\text{баз}}}{K_{\text{ш}}}, \quad (3.22)$$

- де
- середня місячна заробітна плата в Україні у базовий період (за даними Державного комітету статистики України), грн;
  - середній місячний фонд робочого часу у базовому періоді (визначається як середнєарифметичне місячних фондів робочого часу упродовж базового періоду для 40-годинного робочого тижня за даними Міністерства праці та соціальної політики України), год.

Маршрутні швидкості руху поїздів визначаються як відношення поїздо-кілометрів до поїздо-годин у рейсі. Під час розрахунку тарифів у роботі [58] пропонується приймати цей коефіцієнт рівним 1,34.

Для досліджень даної роботи така величина коефіцієнту дуже велика, оскільки в собівартості приміських пасажирських перевезень підвищена швидкість руху вже частково врахована у локомотивній, моторвагонній та інфраструктурній складових як підвищення витрат на електроенергію, паливо та додатковий знос колії і контактної мережі. У даній дисертаційній роботі пропонується цей коефіцієнт прийняти рівним 1,1.

Коефіцієнт, що враховує вид поїзда за якістю послуг (звичайний або підвищеного комфорту), визначається на основі чинного Положення про встановлені вартості проїзду в таких поїздах на рівні місцевих пасажирських поїздів. Але, враховуючи те, що у собівартості перевезень вже врахована частина витрат, яка залежить від якості наданих послуг (оснащеність вагона поїздів телевізорами, м'якими кріслами, іграшками для дітей, квітами та ін.) то цей коефіцієнт може мати менше значення.

За визначеними величинами собівартості одиниці видів послуг розраховуються собівартості видів послуг за тарифними поясами. Для цього встановлюється залежність собівартості одиниці перевезень від відстані поїздки, пов'язаної із наявністю витрат за початково-кінцевою операцією, що не залежить від відстані поїздки та витрат на операцію руху, прямо пропорційним відстані поїздки.

У роботі [58] залежність собівартості пасажирських перевезень за плацкартною та квитковою частинами від відстані поїздки запропоновано визначати за формулами (3.23) та (3.24):

$$, \quad (3.23)$$

$$, \quad (3.24)$$

- де
- собівартість одиниці  $i$ -го виду послуг у частині плацкартної складової під час перевезення на задану відстань , коп./10пас.-км;
  - питома вага витрат на початково-кінцеву операцію у витратах плацкартної складової, частка;
  - середня дальність поїздки у внутрішньому (в даному випадку – приміському та регіональному) сполученні, км;
  - дальність поїздки, для якої встановлюється собівартість, км;
  - собівартість одиниці  $i$ -го виду послуг у частині квиткової складової під час перевезення на задану відстань , коп./10пас.-км;
  - питома вага витрат на початково-кінцеву операцію у витратах за квитковою складовою, частка.

Питома вага початково-кінцевих операцій за плацкартною та за квитковою частинами визначаються за формулами:

$$\text{де } \dots, \quad (3.25)$$

$$\quad (3.26)$$

де — витрати на початково-кінцеву операцію  $i$ -го поїзда в складі витрат на пасажирські перевезення в частині плацкарти, грн;

— витрати на початково-кінцеву операцію  $i$ -го поїзда в складі витрат на пасажирські перевезення в частині квитка, грн.

За формулами (3.23), (3.24) визначаються собівартості одиниці видів послуг відповідно для приміської пасажирської компанії та ДАК «УЗ» для кожного з тарифних поясів. Дальністю поїздки вважається середина тарифних поясів. За визначеними собівартостями розраховуються тарифи для кожного виду послуг та кожного тарифного поясу за формулою

$$\text{де } \dots, \quad (3.27)$$

де — вартість перевезення одного пасажирів (тариф) за  $i$ -м видом послуг на відстань, яка потрапляє у межі тарифного поясу, середина якого дорівнює , грн;

— коефіцієнт рентабельності перевезень пасажирів у  $i$ -му приміському поїзді, рази.

Отримані за формулою (3.27) тарифи не містять страхового збору та ПДВ.

Норматив рентабельності встановлюється, зважаючи на співвідношення величин економічно обґрунтованого прибутку від перевезень пасажирів у приміському та регіональному сполученнях для базового періоду (порядок його визначення наведено нижче) з величиною фактичних витрат на перевезення пасажирів у приміському та регіональному сполученнях у цей період. Під час розрахунку безприбуткових тарифів норматив рентабельності

приймається рівним одиниці.

**Визначення економічно обґрунтованого прибутку від перевезення пасажирів у приміському сполученні** для окремої компанії рекомендовано виконувати за методикою запропонованою в науково-дослідній роботі [58]. Економічно обґрунтований прибуток від перевезень пасажирів визначається шляхом його виділення із загального економічно обґрунтованого операційного прибутку підприємств залізничного транспорту. Останній визначається за допомогою множення вартісної оцінки операційних активів підприємств залізничного транспорту за даними консолідованого балансу, який складається Укрзалізницею, на норму прибутку, що відповідає середньозваженій вартості

капіталу цих підприємств. Загальний прибуток визначається за формулою

$$, \quad (3.28)$$

- де
- загальний розрахунковий операційний прибуток підприємств залізничного транспорту за базовий період, тис. грн;
  - середня балансова вартість операційних активів підприємств залізничного транспорту у базовому періоді, тис. грн;
  - норма прибутку, що відповідає середньозваженій вартості капіталу підприємств залізничного транспорту, частка;
  - тривалість базового періоду, міс.

Середня балансова вартість операційних активів підприємств залізничного транспорту у базовому періоді визначається на підставі даних консолідованого балансу Укрзалізниці шляхом зменшення середньої валюти балансу на середню вартість неопераційних активів. Середні показники рядків балансу визначаються як середньоарифметичні значення на початок і кінець базового періоду. Валюта балансу відповідає рядку 280 форми фінансової звітності №1. Неопераційними активами вважають:

- незавершене будівництво (рядок 020);
- довгострокові біологічні активи (рядок 035);
- довгострокові фінансові інвестиції (сума рядків 040, 045);
- інвестиційна нерухомість (рядок 055);
- відстрочені податкові активи (рядок 060);
- поточні біологічні активи (рядок 110);
- поточні фінансові інвестиції (рядок 220).

Норма прибутку, що відповідає середньозваженій вартості капіталу підприємств залізничного транспорту, визначається за формулою

$$, \quad (3.29)$$

- де
- середній власний капітал (середнє арифметичне суми рядків 380, 430 балансу), тис. грн;
  - середній кредитний капітал (середнє арифметичне суми рядків 480, 500, 510 балансу), тис. грн;
  - середня валюта балансу (середнє арифметичне рядка 640 балансу), тис. грн;
  - норма доходу (вартість) власного капіталу до оподаткування, частка;
  - середня норма відсотку за кредитні ресурси, частка.

Норма доходу (вартість) власного капіталу до оподаткування визначається як сума безризикової норми доходу<sup>1</sup> та премії за галузевий ризик для сфери діяльності «Транспорт» за даним наказів Фонду державного майна України (чинний наказ від 04.06.2009 № 844).

Норма відсотку за кредит приймається за даними Національного банку України щодо середньої ставки відсотків за кредитами у національній валюті на кінець базового періоду.

Розрахунковий прибуток від перевезень виділяється пропорційно до

відповідних операційних витрат та визначається за формулою:

$$\text{РП} = \frac{\text{В} \cdot \text{В}_1}{\text{В}_2}, \quad (3.30)$$

- де
- розрахунковий прибуток від перевезень, тис. грн;
  - загальні витрати на перевезення у базовий період (за даними Калькуляції собівартості вантажних та пасажирських перевезень), тис. грн;
  - загальні операційні витрати у базовому періоді (сума рядків 040, 070, 080, 090 Звіту про фінансові результати відповідного періоду), тис. грн.

Розрахунковий прибуток від пасажирських перевезень у приміському сполученні визначається за формулою

$$\text{РП} = \frac{\text{ЕП} \cdot \text{П} \cdot \text{В}_1}{\text{В}_2}, \quad (3.31)$$

- де
- економічно обґрунтований прибуток від перевезень пасажирів у приміському сполученні, тис. грн;
  - загальний пасажирообіг у базовому періоді у приміському сполученні, пас.-км;
  - приведений вантажообіг у базовий період, прив. т-км.

Коефіцієнт рентабельності визначається за формулою:

$$\text{КР} = \frac{\text{РП}}{\text{В}_2}, \quad (3.32)$$

- де
- очікуваний розрахунковий прибуток від пасажирських перевезень у приміському сполученні у базовий період, грн.
  - загальні витрати на приміські пасажирські перевезення, грн.

У додатку А як приклад подано розрахунок єдиних тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні у межах всієї Укрзалізниці для будь-якого виду рухомого складу.

<sup>1</sup> У наказах Фонду державного майна України застосовується термін «умовно безризикова складова ставки капіталізації»

### Висновки до розділу 3

На основі досліджень, проведених у третьому розділі дисертаційної роботи, можна зробити такі висновки:

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

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

3. Удосконалено диференціацію тарифів на перевезення пасажирів у приміському та регіональному сполученнях, яка на відміну від існуючої одночасно враховує такі фактори:

- попит на перевезення пасажирів на певному напрямку руху;
- попит на перевезення пасажирів у різні періоди року та тижня;
- швидкість руху і комфортність приміського поїзда;

4. Набули подальшого розвитку принципи побудови тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні 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.

### ВИСНОВКИ

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

На основі наукових досліджень, проведених в 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 більше не в змозі повністю 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. Аналіз наукових праць показав, що всі вони торкаються 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. Окрім того, реформування вимагає від Укрзалізниці в найближчий час максимально підвищити ефективність приміських поїздів.

3. Аналізуючи діяльність залізниць України, можна зробити висновок, що сьогодні приміські пасажирські перевезення відіграють свою провідну роль у транспортній системі країни і так буде надалі. 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 покращенні роботи господарства повинні відігравати нові умови господарювання.

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

- низький рівень тарифів на приміські перевезення;
- велика кількість пільгових категорій пасажирів;
- значна кількість безквиткових пасажирів;
- недостатня компенсація 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 пасажирообороту становить 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 до 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 ДАТ «УЗ» та інших сторонніх організацій, що дало змогу оперативно впливати на вартість пасажирських перевезень.

## **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Аксенов И. М. Логистика в сфере пассажирских перевозок / И. М. Аксенов // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 2. – С. 52–58.
2. Аксенов И. М. Управление экономикой пассажирского поезда / И. М. Аксенов // Залізничний трансп. України. – 2003. – № 4. – С. 10–43.
3. Аксьонов І. М. Роль стратегічного маркетингу в плануванні, прогнозуванні та у збільшенні прибутку від пасажирських перевезень / І. М. Аксьонов // Залізничний трансп. України. – 2006. – № 6. – С. 99–102.
4. Аналіз діяльності Придніпровської залізниці за 2010 р. – Д., 2011.
5. Аналіз залізниць України по пасажирських перевезеннях у приміському сполученні за результатами роботи в 2009–2010 р. – К., 2011.
6. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях та підсобно-допоміжної діяльності пасажирського господарства за 2009–2010 р. – К., 2011.



7. Атамкулов Е. Д. Железнодорожный транспорт Казахстана: Перевозочный процесс : монография : в 2 т. / Е. Д. Атамкулов, К. К. Жангаскин; под общ. ред. Б. К. Алиярова. – Алматы: МТИА, 2004. – Т. 2. – 642 с.
8. Балака Є. І. Соціальна значущість приміських залізничних перевезень у різних соціальних умовах / Є. І. Балака, О. В. Семенцова // Залізничний трансп. України. – 2007. – № 4. – С. 85-88.
9. Бараш Ю. С. Аналіз методики визначення витрат на пасажирські перевезення у дальньому сполученні / Ю. С. Бараш, М. П. Сначов // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2008. – Вип. 25. – С. 215-218.
10. Бараш Ю. С. Реструктуризація залізничного транспорту України в умовах ринку : дис. ... д-ра екон. наук : 08. 00. 04. / Ю. С. Бараш. – Х. : УкрДАЗТ, 2007. – 30 с.
11. Бараш Ю. С. Принципи побудови організаційної структури управління пасажирським господарством на різних етапах структурної реформи Укрзалізниці // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2007. – Вип. 15. – С. 225–232.
12. Бараш Ю. С. 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. 245–248.
13. 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.
14. 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.
15. Бараш Ю. С., Пінчук О. П., Карась О. О. 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.
16. Басова Д. В. Шляхи підвищення ефективності засобів зв'язку підприємств залізничного транспорту : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00. 04 / В. А. Басова. – Х. : Укр. держ. акад. залізн. трансп., 2010. – 17 с.
17. Беднякова Е. Б. Повышение эффективности использования железнодорожного транспорта для обслуживания населения крупных городов и пригородных зон. : дис. ... канд. экон. наук / Е. Б. Беднякова. – М. : Гос. ун-т управления, 2000. – 119 с.
18. Витрати галузевих господарств за видами перевезень, економічними елементами та статтями витрат за фактичними показниками / Укрзалізниця. – К., 2010.

19. Выгнанова М. А. Оценка экономической эффективности корпоративных трансформаций в системе железнодорожного транспорта России : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. / М. А. Выгнанова. – М. : РГБ, 2003. – 193 с.
20. Гальперин В. М. Микроэкономика: в 2 т. / В. М. Гальперин, С. М. Игнатьев, В. И. Моргунов ; под общ. ред. В. М. Гальперина. – СПб. : Экономическая школа, 2002. – Т. 1, 349 с., Т. 2, 503 с.
21. Глазков Д. В. Расчет числа и назначений поездов в дальнем и местном сообщении в зависимости от структуры пассажиропотока : дис. ... канд. техн. наук / Д. В. Глазков. – М. : Рос. гос. открытый техн. ун-т путей сообщения, 2005. – 168 с.
22. Гненний О. М. Оцінка ефективності інвестиційних проектів на залізничному транспорті в умовах невизначеності і ризиків : автореф. дис. ... канд. экон. наук / О. М. Гненний. – Х. : Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 21 с.
23. Голов С. Ф. Управлінський облік : підручник / С. Ф. Голов. – 3-тє вид. – К. : Лібра, 2006. – 704 с.
24. Гончаренко В. П. К вопросу о Государственной программе и особенностях реформирования железнодорожного транспорта Украины / В. П. Гончаренко // Залізничний трансп. України. – 2007. – № 5 (64). – С. 10–13.
25. Горьковская железная дорога: итоги и задачи // Железнодорожный транспорт. – 2010. – № 3. – С. 4–13.
26. Гречко А. В. Розвиток корпоративного управління в системі залізничного транспорту України як фактор ефективного реформування галузі / А. В. Гречко // Економічний вісн. Нац. техн. ун-ту України «Київський політехнічний інститут». – 2008. – № 5. – С. 134–139.
27. Гречко А. В. Управління корпоративною трансформацією в системі залізничного транспорту України : автореф. ... дис. канд. экон. наук / А. В. Гречко. – К. : Нац. техн. ун-т України «Київський політехнічний інститут», 2009. – 21 с.
28. Громов Н. Н. Управление на транспорте : учеб. для вузов / Н. Н. Громов, В. А. Персианов. – М. : Транспорт, 1990. – 336 с.
29. Громова О. В. Підвищення економічної ефективності залізничних перевезень в сучасних умовах : автореф. дис. ... канд. экон. наук / О. В. Громова ; Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2002. – 17 с.
30. Гудков О. М. Перспективний механізм фінансування пасажирських перевезень на залізничному транспорті / О. М. Гудков // Проблеми економіки транспорту : зб. наук. пр. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – Вип. 1. – С. 34–39.
31. Гудков О. М. Організаційно-економічний розвиток пасажирського комплексу залізничного транспорту України на основі системного підходу : автореф. ... дис. канд. экон. наук / О. М. Гудков. – Х. : Укр. держ. акад. залізн. трансп., 2009. – 21 с.
32. Гудкова В. П. Методичні прийоми інформаційного забезпечення управління пасажирськими залізничними перевезеннями / В. П. Гудкова, О. М. Гудков // Зб. наук. пр. Держ. економіко-технологічного ун-ту трансп. Сер.

Економіка і управління. – К. : ДЕТУТ, 2007. – Вип. 10. – С. 70–78.

33. Гудкова В. П. Определение качества пассажирских железнодорожных перевозок / В. П. Гудкова, А. М. Гудков // Зб. наук. пр. Київського ун-ту економіки і технологій трансп. Сер. Економіка і управління. – К. : КУЕТТ, 2002. – Вип. 1-2. – С. 105–111.

34. Дані Державного комітету статистики України за 2010 рік.

35. Данько М. І Реорганізація підприємств у контексті формування корпоративних структур / М. Данько // Економіка України. – 2007. – № 1. – С. 64–70.

36. Державна програма реформування залізничного транспорту (проект) / Лист Укрзалізниці від 23.04.2007 р. № ЦЗ-1-Ф-11/260.

37. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2015 роки // Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390.

38. Дикань В. Л. Повышение эффективности функционирования естественных монополий в условиях рынка (по материалам железнодорожного транспорта) : монографія / В. Л. Дикань, М. І. Данько, О. В. Шраменко. – Х. : УкрДАЗТ, 2010. – 168 с.

39. Дикань В. Л. Регулювання економічної діяльності підприємств залізничної галузі / В. Л. Дикань, Н. В. Чебанова // Вісн. економіки транспорту і промисловості : зб. наук. пр. – Х. : УкрДАЗТ, 2009. – № 25. – С. 11–20.

40. Дикань В. Л. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах : монографія / В. Л. Дикань, М. В. Кондратюк. – Х. : УкрДАЗТ, 2010. – 190 с.

41. Дикань В. Л. Економічний аналіз ефективності діяльності залізниці : навчальний посібник / В.Л. Дикань, А. С. Козинець, Т. Я. Чупир. – Х. : ПП « Вид-во «Нове слово», 2004. – 164 с.

42. Довідник основних показників роботи залізниць України (1999-2009 роки) / під кер. Н. В. Котіль. – К.: Мін-во трансп. та зв'язку України, Укрзалізниця, 2010. – 42 с.

43. Дослідження перспективної моделі управління залізничним транспортом в ринкових умовах з визначенням оптимальної організаційно-правової форми суб'єкта господарювання / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна ; № ДР 0103U007280. – Д., 2004. – 159 с.

44. Ейтутіс Г. Д. Міжнародний досвід і практика реформування залізничного транспорту / Г. Д. Ейтутіс, О. М. Кривопішин, Т. А. Мукмінова // Залізничний трансп. України. – 2007. – № 2 (61). – С. 31-35.

45. Ейтутіс Г. Д. Основні моделі управління залізницями / Г. Д. Ейтутіс // Залізничний трансп. України. – 2007. – №6 (65). – С. 24-25.

46. Ейтутіс Г. Д. Стратегія реформування залізниць України на основі регіоналізації транспортного обслуговування : автореф. ... дис. д-ра екон. наук / Г. Д. Ейтутіс. – К.: Дніпропетр. нац. ун-т заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2008. – 38 с.

47. Економіка і залізничний транспорт України: Моніторинг макроекономічних і галузевих показників (1996-2001 рр.) / наук. керівн.

Ю. М. Цвєтов, М. В. Макаренко. – К.: КУЕТТ, 2003. – 316 с.

48. Економічна енциклопедія: у 3 т. / редкол. : С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Видавничий центр «Академія», 2002. – Т. 2. – 952 с.

49. Економічна енциклопедія: у 3 т. / редкол. : С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Видавничий центр «Академія», 2002. – Т. 1. – 864 с.

50. Елизарьев Ю. В. Механизм реформирования холдинга «Российские железные дороги» / Ю. В. Елизарьев // Ж.-д трансп. – 2006. – № 9. – С. 2–5.

51. Єрємїна М. О. Забезпечення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень за рахунок швидкісного руху : автореф. ... дис. канд. екон. наук. – Х.: Укр. держ. акад. залізн. трансп., 2009. – 21 с.

52. Жабров С. С. Влияние нормативной базы графика на ускорение движения пассажирских поездов / С. С. Жабров, Н. А. Батурина, Г. Л. Грянко // Ж.-д трансп. – 2004. – № 1. – С. 33–41.

53. Железные дороги в XXI веке : монография / под. общ. ред. Г. Н. Кирпы. – Д.: Изд-во Днепропетр. нац. ун-та ж.-д. трансп. им. акад. В. Лазаряна, 2004. – 224 с.

54. Железные дороги Италии: Финансовое оздоровление и дальнейшее развитие // Железные дороги мира. – 2008. – № 7. – С. 9–11.

55. Жуков В. А. Возможности снижения убыточности пригородных перевозок / В. А. Жуков // Ж.-д трансп. – 2003. – № 7. – С. 29–30.

56. Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р. №274/96-ВР.

57. Залізничний транспорт України і Росії: тенденції розвитку та проблеми реформування / Ю. М. Цвєтов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цвєтов, О. В. Левченко та ін. – К.: ДЕТУТ, 2008. – 277 с.

58. Звіт про науково-дослідну роботу «Розробка методики розрахунку тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом та програмного забезпечення для розрахунку собівартості та тарифів», реєстраційний номер 0110U006345 / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2010.

59. Звіт про науково-дослідну роботу «Розробка принципів переходу на вертикальну інтегровану форму управління галузевими господарствами залізниць», реєстраційний номер 0110U006292 / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2010.

60. Зубко А. П. Тематический обзор возможности внедрения высоких технологий на железнодорожном транспорте / А. П. Зубко // Залізничний трансп. України. – 2007. – №5. – С. 16–17.

61. Інформаційний матеріал щодо проекту програми реформування залізничного транспорту України. – К.: Міністерство транспорту та зв'язку України. – 2008.

62. Інформація щодо підсумків фінансово-виробничої діяльності залізниць України за 2010 рік. – К.: Державна адміністрація залізничного транспорту України «Укрзалізниця», 2011.

63. Інформація щодо підсумків фінансово-виробничої діяльності залізниць України за 2010 рік / Засідання Ради Укрзалізниці 24.02.2011 р. /

Державна адміністрація залізничного транспорту України «Укрзалізниця».

64. «Казахстан темиржолы» по итогам 2008 года ожидает увеличения грузооборота на 7 %, 2008. [Електрон. ресурс]. – Режим доступа: [http://www.railways.kz/index.php?option=com\\_content&task=view&id=62&Itemid=20](http://www.railways.kz/index.php?option=com_content&task=view&id=62&Itemid=20)

65. Калькуляція собівартості перевезень пасажирів по видах сполучення, табл. 5 / Укрзалізниця. – 2010. – 11 с.

66. Карась О. О. Формування сучасного механізму управління підприємствами в ринкових умовах (на прикладі пасажирського господарства залізничного транспорту) : автореф. ... дис. канд. екон. наук. – Д. : Дніпропетр. нац. ун-т заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2009. – 23 с.

67. Кірпа Г. М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему : монографія. - 2-ге вид., переробл. і допов. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. - 248 с.

68. Колесникова Н. М. Методолого-практичні основи ціноутворення на залізничному транспорті України : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.04 / Н. М. Колесникова. – К. : Держ. економіко-технологічний ун-т трансп., 2008. – 35 с.

69. Колесникова Н. М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті / Н. М. Колесникова. – Х. : КУЕТТ, 2007. – 349 с.

70. Комітет боротьби з корупцією, 2008. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу : <http://www.komitet-k.org.ua/>

71. Концепция реформирования и структурных преобразований железнодорожного транспорта Эстонии (презентация).

72. Концепції державної програми реформування залізничного транспорту / Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 року № 651.

73. Концепція політики Кабінету Міністрів України щодо управління об'єктами державної власності, схваленої розпорядженням КМУ від 05.10.01 р. № 467-р.

74. Копылова Е. В. Логистика – перспективное направление развития пассажирских перевозок/ Е. В. Копылова, Е. Б. Куликова // Железнодорожный трансп. – 2010. – № 3. – С. 61–64.

75. Корпоративні трансформації в структурі національної економіки України / Нац. техн. ун-т України «КПІ» ; №0108U009339. – К., 2008.

76. Котик В. О. Шляхи підвищення ефективності пасажирських перевезень : дис. ... канд. екон. наук / Валентина Олексіївна Котик. – Х., 2008. – 296 с.

77. Кривопішин О. М. Методологічні основи розрахунку ефективності інвестицій у розвиток приміських пасажирських перевезень / О. М. Кривопішин // Залізничний трансп. України. – 2007. – № 5. – С. 13-15.

78. Кривопішин О. М. Підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень / О. М. Кривопішин // Залізничний трансп. України. – 2007. – № 6, – С. 6-8.

79. Кривопішин О. М. Проблеми організації пасажирських перевезень залізничним транспортом у м. Києві та шляхи їх вирішення / О. М. Кривопішин // Залізничний трансп. України. – 2006. – № 5, – С. 27-29.
80. Кривопішин О. М. Удосконалення економічного механізму управління у сфері приміських пасажирських перевезень у період реформування залізничного транспорту України / О. М. Кривопішин, Г. Д. Ейтутіс // Залізничний трансп. України. – 2008. – № 1. – С. 69–73.
81. Кулаєв Ю. Ф. Економіка залізничного транспорту : навчальний посібник / Ю. Ф. Кулаєв. – Ніжин : ТОВ Вид-во «Аспект поліграф», 2006. – 232 с.
82. Кулаєв Ю. Ф. Методы экономической оценки инвестиционных проектов на транспорте : учебно-методическое пособие / Ю. Ф. Кулаєв. – К. : Транспорт України, 2001. – 182 с.
83. Левадная Н. В. Влияние пригородного железнодорожного транспорта на транспортную систему городов (на примере Санкт-Петербурга) : дис. ... канд. техн. наук. – СПб. : Петербургский гос. ун-т путей сообщения, 2005. – 242 с.
84. Легенький Г. М. Джерела фінансування діяльності залізничного транспорту України / Г. М. Легенький., О. М. Пшінко, Ю. С. Бараш // Залізничний трансп. України. – 2007. – № 4. – С. 28–29.
85. Макаренко М. В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України : монографія / М. В. Макаренко. – К. : КУЕТТ, 2003. – 478 с.
86. Макаренко М. В. Системний підхід до реформування залізничного транспорту України / М. В. Макаренко, Ю. М. Цветов // Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте : материалы Второй Международной научно-практ. конф. – К. : КУЭТТ, 2007. – С. 5–18.
87. Макконелл К. Р. Экономикс: принципы, проблемы и политика / К. Р. Макконелл, С. Л. Брю ; пер. с 14-го англ. изд. – М. : ИНФРА-М, 2003. – XXXVI, 972 с. (Т. 2, с. 531–554)
88. Малахова Н. Б. Естественные монополии: сущность и институциональный механизм регулирования : монография / Н. Б. Малахова. – Х. : ИД «ИНЖЕК», 2006. – 344 с.
89. Малахова Н. Б. Порівняльний аналіз проблем корпоратизації залізниць в Росії та в Україні / Н. Б. Малахова // Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте : Материалы Второй Междунар. научно-практ. конф. – К. : КУЭТТ, 2007. – Т. 1. – С. 51–52.
90. Материалы Пятой Международной научно-практ. конф. «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ- 2010».
91. Материалы Третьей Международной конф. «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ-2006», г. Судак, 23–27 июня 2008 года / КУЕТТ. – Судак, 2008. – С. 8.
92. Мельник Т. С. Комплексне стратегічне планування як основа забезпечення переваг у конкурентній боротьбі Текст / Т. С. Мельник, О. В. Христофор // Вагонний парк. – 2008. – № 12. – С. 29 – 33.

93. Мескон М. Х., Альберт М., Хедоури Ф. Основы менеджмента : пер. с англ. – М. : Дело, 1992. – 702 с.
94. Методика визначення собівартості пасажирських перевезень у приміському сполученні / Укрзалізниця. – К., 2008.
95. Методика розрахунку тарифів на перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2010.
96. Методичні рекомендації щодо визначення непрофільних активів на залізничному транспорті (проект).
97. Наука у транспортному вимірі : пасажирські перевезення // Залізничний трансп. України. – 2006. – № 3. – С. 37–40.
98. Нікуліна О. В. Підвищення ефективності функціонування природних монополій в умовах ринку (за матеріалами залізничного транспорту) : автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. В. Нікуліна ; Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2003. – 19 с.
99. Новации SNCF в сфере пассажирских перевозок // Залізничний трансп. України. – 1999. – № 4. – С. 22–23.
100. Номенклатура витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України : офіційно-практичне видання Мін-ва транспорту та зв'язку України, Укрзалізниці. – К. : Вид-во ТОВ «Інпрес», 2008. – 414 с.
101. О реформировании железнодорожного транспорта в государствах Содружества [Электрон. ресурс]. – Режим доступа : <http://rian.ru/politics/20011022/2820.html>.
102. О создании дочернего общества ОАО «РЖД» в сфере перевозок пассажиров в дальнем следовании // Ж.-д. трансп. – 2010. – № 1. – С. 22–26.
103. Основы экономики транспорта: підручник / В. І. Щелкунов, Ю. Ф. Кулаєв, Л. Г. Зайончик та ін. – К. : Кондор, 2011. – 392 с.
104. Особливості структурної реформи залізничного транспорту України / В. В. Корнієнко, В. В. Козак, Г. М. Легенький та ін. // Залізничний трансп. України. – 2007. – № 5. – С. 3–9.
105. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [Електрон. ресурс]. – Режим доступу : <http://www.uz.gov.ua>.
106. Панк Р. В. Совершенствование управления пригородными перевозками (на примере Новосибирского узла) : дис. ... канд. техн. наук. – Новосибирск: Сибирский гос. ун-т путей сообщения, 2005. – 221 с.
107. Пассажирские перевозки // Железные дороги мира. – 2007. – № 4. – С. 14–18.
108. Пассажирские перевозки // Железные дороги мира. – 2009. – № 10. – С. 23–30.
109. Пассажирский рельсовый транспорт Калифорнии // Железные дороги мира. – 2008. – № 5. – С. 26–29.
110. Петренко Е. А. Реформирование железнодорожного транспорта Украины: состояние и перспективы / Е. А. Петренко // Вагонный парк. – 2010. – №1. – С. 41–43.

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

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

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

114. 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. 111–112.

115. 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.

116. 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., 2008. – С. 121.

117. 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. 261–268.

118. Позднякова Л. А. Стабилизация работы железнодорожного транспорта в условиях убыточности / Л. А. Позднякова // Бизнесинформ. – 1999. – № 5–6. – С. 64–69.

119. Попов В. А. Пути повышения эффективности пассажирских перевозок / В. А. Попов, С. Б. Елизаров // Ж.-д. транспорт. – 2000. – № 4. – С. 48–52.

120. Перевозки в местном и региональном сообщениях // Железные дороги мира. – 2007. – № 4. – С. 18–19.

121. Про Національний план дій на 2011 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» : Указ Президента України № 504/2011 [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://president.gov.ua/documents/13492.html/>



122. Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту України на період до 2020 р.: розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1555-р. [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://www.rbc.ua/ukr/top/show/kabmin-rassmotrit-transportnuyu-strategiyu-ukrainy-do-2020-20102010123200>.

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

124. Программа развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан и стратегия развития АО «НК «КТЖ» до 2020 года (презентация).

125. Программа реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2004–2006 годы / Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан. – Астана, 2004. – 26 с.

126. Реформа сектора железнодорожного транспорта Литовской республики (презентация).

127. Решение Пятой Международной научно-практ. конф. «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ-2010».

128. Розробка концепції пасажирського руху на залізницях України в 2008–2015 роках / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна; № ДР 0107U010380. – Д., 2007.

129. Розробка техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) та програми реформування пасажирського господарства / Східний науковий центр Транспортної академії України; № ДР 0103U007781. – Д., 2003.

130. Самарцев П. В. Совершенствование организации перевозок пассажиров в крупных городах Сибири и Дальнего Востока : дис. ... канд. техн. наук / П. В. Самарцев – Новосибирск: Сибирский гос. ун-т путей сообщения, 2005. – 174 с.

131. Самсонкин В. М. Пути повышения эффективности пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте / В. М. Самсонкин, А. М. Гудков // Зб. наук. пр. Київського ун-ту економіки і технологій транспорту. Сер. Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – К. : КУЕТТ, 2003. – Вип. 4. – С. 135–142.

132. Самсонкін В. М. Моніторинг стану пасажирського комплексу залізничного транспорту / В. М. Самсонкін, О. М. Гудков // Зб. наук. пр. Держ. економіко-технологічного ун-ту трансп. Сер. Економіка і управління. – К. : ДЕТУТ, 2008. – Вип. 11. – С. 131–140.

133. Самсонкін В. М. Основи реорганізації пасажирського комплексу залізничного транспорту / В. М. Самсонкін, О. М. Гудков // Вісн. економіки транспорту і промисловості. – Х. : УкрДАЗТ, 2009. – Вип. 25. – С. 78–81.

134. Самсонкін В. М. Про підвищення ефективності пасажирських перевезень на залізничному транспорті / В. М. Самсонкін, О. М. Гудков // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 1. – С. 43–45.

135. Семенцова О. В. Економічні аспекти адаптації приміського пасажирського залізничного транспорту до ринкових умов : автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. В. Семенцова. – Х. : Укр. держ. акад. залізн. трансп., 2009. – 21 с.

136. Планування інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / Синікова Олена Михайлівна ; Укр. держ. акад. залізн. трансп. - Х., 2011. - 18 с.
137. Сич Є. М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність : монографія / Є. М. Сич, В. П. Гудкова. – К. : Вид-во «Аспект – Поліграф», 2004. – 248 с.
138. Скалозуб В. В. Удосконалення методу оптимізації плану формування пасажирських поїздів з урахуванням обсягів інвестицій / В. В. Скалозуб, Ю. С. Бараш, І. М. Вишнякова // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. –Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – Вип. 12. – С. 249–255.
139. Служебное расписание движения пассажирских поездов на 2010–2011 гг. / Государственная администрация железнодорожного транспорта. – К. : ТОВ «Інпрес», 2010.
140. Служебное расписание движения пригородных поездов на 2010–2011 гг. : Приднепровская железная дорога / Государственная администрация железнодорожного транспорта. – Д., 2010.
141. Стратегия коммерциализации Укрзалізницы : доклад / ЕБРР, Агентство торговли и развития США. – 1996.
142. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р. [Электрон. ресурс] – Режим доступа: [http:// www. protown.ru/information/doc/4308.html](http://www.protown.ru/information/doc/4308.html).
143. Теплухина О. Г. Пути снижения затрат на пригородные железнодорожные перевозки. дис. ... канд. екон. наук / О. Г. Теплухина. – М. : Гос. ун-т управления, 2004. – 148 с.
144. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського союзу. Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки. – К., 2010.
145. Управління міжнародною конкурентоспроможністю підприємства (організації): навчальний посібник /за ред. І. Ю. Сіваченка. – К. : ЦУЛ, 2003. – 186 с.
146. Фатхутдинов Р. А. Управление конкурентоспособностью организации : учебное пособие / Р. А. Фатхутдинов. – М. : Изд-во Эксмо, 2004. – 544 с.
147. Фінансовий менеджмент: Навч. посібник. – 2-ге вид. перероб. та допов. / Під ред. Г. Г. Кірейцева – К.: ЦУЛ, 2002 – 496с.
148. Фінансово-економічні показники по залізницях України за 2009 рік. – К. : Укрзалізниця, 2010.
149. Целько А. В. Пассажирский комплекс: итоги и задачи / А. В. Целько // Железнодорожный транспорт. – 2000. – № 12. – С. 6–12.
150. Шиш В. О. Особливості розробки Генеральної схеми розвитку залізничного транспорту України на період до 2020 року / В. О. Шиш // Залізничний трансп. України. – 2009. – № 6. – С. 38–40.
151. Экономика железнодорожного транспорта : учеб. для вузов ж.-д. трансп. / И. В. Белов, Н. П. Терешина, В. Г. Галабурда и др.; под ред. Н. П. Терёшиной, Б. М. Лapidуса, М. Ф. Трихункова. – М.: УМК МПС России,

2001. – 600 с.

152. Юхновський І. Р. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: Проблеми та перспективи / І. Р. Юхновський, Г. Б. Лебеда, Т. І. Попова ; за ред. І. Р. Юхновського. – К. : ФАДА ЛТД, 2006. – 288 с.

153. Якунин В. И. Доклад президента ОАО «РЖД» / В. И. Якунин // Ж.-д. транспорт. – 2010. – № 1. – С. 2–17.

154. Яновський П. О. Оцінка фінансового результату приміських перевезень залізниць України / П. О Яновський // Залізничний трансп. України. – 2009. – № 5. – С. 9–12.

155. Яновський П. О. Транспортне забезпечення населення у приміському сполучення / П. О. Яновський, В. П. Гудкова, О. М. Гудков // Зб. наук. пр. Київського ун-ту економіки і технологій транспорту. Сер. Економіка і управління. – К.: КУЕТТ, 2005. – Вип. 7. – С. 105-113.

156. Яновський П. О. Фактори розвитку приміських перевезень на залізничному транспорті / П. О. Яновський, О. М. Гудков, В. П. Гудкова // Зб. наук. пр. Київського ун-ту економіки і технологій транспорту. Сер. Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – К.: КУЕТТ, 2006. – Вип. 12. – С. 173–177.

## Додаток А

### Розрахунок тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні на полігоні Укрзалізниці

Пасажирські тарифи на приміські перевезення зараз розраховуються окремо по кожній залізниці, по тарифним поясам залежно від таких показників:

1. Собівартість 10 пас-км у приміському сполученні для конкретної залізниці, коп. за 10 пас-км.
2. Середня дальність поїздки пасажира у приміському сполученні для конкретної залізниці, км.
3. Розрахункова дальність поїздки одного пасажира у приміському сполученні для конкретного тарифного поїзда, км.
4. Питома вага витрат на початково-кінцеві операції у загальній собівартості перевезень пасажирів протягом розрахункового року у приміському сполученні для конкретної залізниці, відсотки (%).

Для розрахунку тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні скористаємося формулою (А.1).

$$T = \frac{C_{10} \cdot D_{\text{сер}} \cdot K_1 \cdot K_2 \cdot K_3 \cdot K_4 \cdot K_5 \cdot K_6}{1000000}, \quad (\text{А.1})$$

- де
- вартість перевезення одного пасажира (тариф) на відстань, яка потрапляє у межі тарифного поясу, середина якого дорівнює , грн;
  - тарифна ставка, яка враховує вартість перевезення пасажира на задану відстань , коп./10 пас-км;
  - розрахункова відстань до середини конкретного тарифного поясу, на яку перевозиться пасажир;
  - коефіцієнт рентабельності перевезень пасажирів у приміському сполученні, рази;
  - коефіцієнт, що враховує нарахування податку на додану вартість, дорівнює 0,2 рази;
  - коефіцієнт, що враховує нарахування страхового збору, дорівнює 0,02 рази;
  - розрахункова собівартість одиниці виду послуг, коп./10 пас-км;
  - середня дальність поїздки пасажира у приміському сполученні для конкретної залізниці, км;
  - питома вага витрат на початково-кінцеві операції дорівнює, розрахунок якої наведено в табл. А.1.

Величина в свою чергу визначається за формулою (А.2)

$$K_1 = \frac{C_{10} \cdot D_{\text{сер}}}{C_{10} \cdot D_{\text{сер}} + K_2 \cdot K_3 \cdot K_4 \cdot K_5 \cdot K_6}, \quad (\text{А.2})$$

Для розрахунку тарифів за формулами (А.1) та (А.2) слід визначити величину  $\Delta$ . Для цього спочатку розраховуються витрати на рухому операцію за табл. А.1.

Після того, як було визначено витрати на рухому операцію (табл. А.1) розраховується величина витрат, на початково-кінцеві операції та значення величини  $\Delta$  за формулою (2.3).

(А.3)

де  $\Delta$  – загальні витрати приміського господарства на перевезення пасажирів за 2010 рік.

– витрати на рухомі операції з перевезення пасажирів у приміському сполученні за 2010 рік (табл. А.1).

Величина тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні для нормального функціонування приміського господарства має включати економічно обґрунтований прибуток, який пропонується розраховувати за методикою розрахунку тарифів на перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні, розробленою Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна в 2010 році.

**Таблиця А.1 – Принцип розрахунку витрат на рухомі операції**

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

Далі подано як приклад розрахунок тарифів із нульовою рентабельністю для Укрзалізниці в цілому з метою обґрунтування порядку їх визначення.

**Вихідні дані для розрахунку тарифів для Укрзалізниці в цілому:**

- показник собівартості 10 пас-км у приміському сполученні за даними Укрзалізниці – 190,12 коп.;
- середня дальність поїздки пасажирів у приміському сполученні за даними Укрзалізниці – 46,3 км;

- питома вага витрат на початково-кінцеві операції – 0,6225;
- коефіцієнт рентабельності перевезень пасажирів у приміському сполученні – 1,0 рази;
- коефіцієнт, що враховує нарахування податку на додану вартість, – 0,2 рази;
- коефіцієнт, що враховує нарахування страхового збору, – 0,02 рази;

Подальші розрахунки виконуються за формулами (А.1) та (А.2) і зведені у таблиці А.2.

Порівняння нових тарифів за табл. А.2 та існуючих вказує на те, що зараз обласні адміністрації встановлюють тарифи на перевезення пасажирів у приміському сполученні на значно нижчому рівні. Нові тарифи дозволять Укрзалізниці погасити свої витрати на перевезення на 30,0–40,0 %. Але Укрзалізниця очікувала, що тарифи будуть вищими у 8 разів, оскільки покриття витрат доходами складає всього 12 %.

Було визначено причину повного непокриття збитковості перевезень новими тарифами. Це низький показник собівартості 10 пас.-км, який за діючою методикою враховує неіснуючий пасажирооборот безквиткових пасажирів.

Для побудови нових беззбиткових тарифів слід ввести додатково новий показник собівартості 10 пас.-км, який повинен враховувати тільки перевезення пасажирів, що сплатили за проїзд.

**Таблиця А.2 – Приклад розрахунку тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні в середньому по Укрзалізниці (без прибутку) за даними 2010 року**







**Додаток Б**  
**Складові витрат для побудови тарифів для перевезення пасажирів у приміському сполученні**  
**Додаток Б.1**

**Пасажирська складова**

**Таблиця Б.1 – Калькуляція собівартості вантажних та пасажирських перевезень**

Україна 2010 рік

| А                             | Номер статті | Назва господарства, виду економічної діяльності та найменування статті витрат                                                                               | Код рядка | Всього витрат, тис. грн. | У тому числі    |                                  |                     |        |                 |             |              |
|-------------------------------|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|--------------------------|-----------------|----------------------------------|---------------------|--------|-----------------|-------------|--------------|
|                               |              |                                                                                                                                                             |           |                          | На оплату праці | Відрахування на соціальні заходи | Матеріальні витрати |        |                 | амортизація | інші витрати |
|                               |              |                                                                                                                                                             |           |                          |                 |                                  | матеріали           | паливо | електро-енергія |             |              |
| А                             | Б            | В                                                                                                                                                           | Г         | 1                        | 2               | 3                                | 4                   | 5      | 6               | 7           | 8            |
| <b>І Пасажирська складова</b> |              |                                                                                                                                                             |           |                          |                 |                                  |                     |        |                 |             |              |
| <b>1</b>                      |              | <b>ПАСАЖИРСЬКЕ ГОСПОДАРСТВО</b>                                                                                                                             | 7700      | 70 234                   | 45 233          | 17 062                           | 1 181               | 1 800  | 658             | 1 879       | 2 421        |
|                               |              | У тому числі:<br>Прямі витрати з пасажирських перевезень у приміському сполученні - всього (сума рядків 7752-7760)                                          | 7751      | 65 434                   | 43 069          | 16 278                           | 1 131               | 1 777  | 542             | 566         | 2 071        |
|                               |              | Екіпіровка і обслуговування вагонів                                                                                                                         |           | 42 431                   | 28226           | 10790                            | 560                 | 1777   | 15              | 96          | 967          |
|                               | 2003         | У тому числі за статтями:<br>Екіпірування пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні                                                        | 7752      | 3 128                    | 1 440           | 551                              | 228                 | 705    | 4               | 0           | 200          |
|                               | 2004         | Обслуговування вагонів у пасажирських поїздах приміського сполучення                                                                                        | 7753      | 39 303                   | 26 786          | 10 239                           | 332                 | 1 072  | 11              | 96          | 767          |
|                               |              | Витрати на продаж квитків                                                                                                                                   |           | 23 003                   | 14843           | 5488                             | 571                 | 0      | 527             | 470         | 1104         |
|                               | 2001         | Продаж квитків у приміському сполученні                                                                                                                     | 7758      | 21 349                   | 14 015          | 5 169                            | 571                 | 0      | 527             | 24          | 1 043        |
|                               | 2002         | Експлуатація та обслуговування автоматизованих систем оплати, контролю та обліку проїзду в поїздах і контролю доступу на перони вокзалів і зупинних пунктів | 7759      | 1 382                    | 828             | 319                              | 0                   | 0      | 0               | 174         | 61           |

Продовження таблиці Б.1

| А        | Б    | В                                                                                                                                                           | Г           | 1      | 2      | 3      | 4   | 5  | 6     | 7      | 8      |
|----------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------|--------|--------|-----|----|-------|--------|--------|
|          | 2005 | Амортизація пристроїв автоматизованих систем оплати, контролю та обліку проїзду в поїздах і контролю доступу на перони вокзалів і зупинних пунктів          | 7760        | 272    | 0      | 0      | 0   | 0  | 0     | 272    | 0      |
|          |      | Загальновиробничі витрати                                                                                                                                   | 7885,2      | 4 783  | 2 147  | 778    | 50  | 23 | 116   | 1 312  | 357    |
|          |      | Адміністративні витрати                                                                                                                                     | 7890,2      | 17     | 17     | 6      | 0   | 0  | 0     | 1      | -7     |
|          |      | Витрати на збут                                                                                                                                             | 7895,2      | 0      | 0      | 0      | 0   | 0  | 0     | 0      | 0      |
| <b>2</b> |      | <b>ГОСПОДАРСТВО<br/>ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ</b>                                                                                                               | <b>8000</b> | 80 901 | 38 389 | 14 712 | 319 | 40 | 1 181 | 10 103 | 16 159 |
|          |      | У тому числі:<br>Прямі витрати з пасажирських перевезень у приміському сполученні - всього (сума рядків 8003-8011)                                          | 8002        | 49 999 | 33 440 | 12 787 | 110 | 17 | 198   | 754    | 2 693  |
|          |      | Витрати на продаж квитків                                                                                                                                   |             | 49 801 | 33297  | 12732  | 110 | 17 | 198   | 754    | 2 693  |
|          | 2001 | У тому числі за статтями:<br>Продаж квитків у приміському сполученні                                                                                        | 8003        | 41 242 | 27 924 | 10 689 | 110 | 17 | 198   | 92     | 2 212  |
|          | 2002 | Експлуатація та обслуговування автоматизованих систем оплати, контролю та обліку проїзду в поїздах і контролю доступу на перони вокзалів і зупинних пунктів | 8004        | 7 897  | 5 373  | 2 043  | 0   | 0  | 0     | 0      | 481    |
|          | 2005 | Амортизація пристроїв автоматизованих систем оплати, контролю та обліку проїзду в поїздах і контролю доступу на перони вокзалів і зупинних пунктів          | 8007        | 662    | 0      | 0      | 0   | 0  | 0     | 662    | 0      |
|          |      | Екіпіровка і обслуговування вагонів                                                                                                                         |             | 198    | 143    | 55     | 0   | 0  | 0     | 0      | 0      |
|          | 2003 | Екіпірування пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні                                                                                     | 8005        | 0      | 0      | 0      | 0   | 0  | 0     | 0      | 0      |
|          | 2004 | Обслуговування вагонів у пасажирських поїздах приміського сполучення                                                                                        | 8006        | 198    | 143    | 55     | 0   | 0  | 0     | 0      | 0      |

Закінчення таблиці Б.1

| А | Б | В | Г | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

|  |  |                           |        |         |        |        |       |       |       |        |        |
|--|--|---------------------------|--------|---------|--------|--------|-------|-------|-------|--------|--------|
|  |  | Загальновиробничі витрати | 8315,2 | 29 673  | 4 192  | 1 624  | 209   | 23    | 962   | 9 337  | 13 327 |
|  |  | Адміністративні витрати   | 8320,2 | 1 229   | 757    | 301    | 0     | 0     | 21    | 12     | 139    |
|  |  | Витрати на збут           | 8325,2 | 0       | 0      | 0      | 0     | 0     | 0     | 0      | 0      |
|  |  | <b>ВСЬОГО</b>             |        | 151 135 | 83 622 | 31 774 | 1 500 | 1 840 | 1 839 | 11 982 | 18 580 |

**Додаток Б.2**  
**Вагонна складова**

**Таблиця Б.2 – Калькуляція собівартості вантажних та пасажирських перевезень**

Україна 2010 рік

| А                          | Б    | Назва господарства, виду економічної діяльності та найменування статті витрат                                                       | Г      | Всього витрат, тис. грн. | У тому числі    |                                  |                     |        |                 |             |              |
|----------------------------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------------------------|-----------------|----------------------------------|---------------------|--------|-----------------|-------------|--------------|
|                            |      |                                                                                                                                     |        |                          | На оплату праці | Відрахування на соціальні заходи | Матеріальні витрати |        |                 | амортизація | інші витрати |
|                            |      |                                                                                                                                     |        |                          |                 |                                  | матеріали           | паливо | електро-енергія |             |              |
| А                          | Б    | В                                                                                                                                   | Г      | 1                        | 2               | 3                                | 4                   | 5      | 6               | 7           | 8            |
| <b>II Вагонна складова</b> |      |                                                                                                                                     |        |                          |                 |                                  |                     |        |                 |             |              |
| <b>1</b>                   |      | <b>ПАСАЖИРСЬКЕ ГОСПОДАРСТВО</b>                                                                                                     | 7700   | 28 838                   | 4 129           | 1 553                            | 3 525               | 12     | 73              | 15 176      | 4 370        |
|                            |      | У тому числі:<br>Прямі витрати з пасажирських перевезень у приміському сполученні - всього (сума рядків 7752-7760)                  | 7751   | 26 867                   | 3 241           | 1 230                            | 3 505               | 2      | 25              | 14 637      | 4 227        |
|                            | 2006 | Амортизація пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні                                                              | 7754   | 14 637                   | 0               | 0                                | 0                   | 0      | 0               | 14 637      | 0            |
|                            |      | Технічне обслуговування вагонів                                                                                                     |        | 5 109                    | 2616            | 990                              | 1302                | 1      | 17              | 0           | 183          |
|                            | 2020 | Технічне обслуговування за програмою ТО-1 у пунктах формування й обороту пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні | 7755   | 4 295                    | 2 362           | 893                              | 857                 | 1      | 12              | 0           | 170          |
|                            | 2021 | Технічне обслуговування за програмою ТО-2 пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні                                | 7756   | 105                      | 45              | 18                               | 49                  | 0      | 0               | 0           | -7           |
|                            | 2022 | Технічне обслуговування за програмою ТО-3 пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні                                | 7757   | 709                      | 209             | 79                               | 396                 | 0      | 5               | 0           | 20           |
|                            |      | Ремонт рухомого складу                                                                                                              | 7860,2 | 7 121                    | 625             | 240                              | 2 203               | 1      | 8               | 0           | 4 044        |
|                            | 6008 | Поточний ремонт з відчепленням пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні                                           | 7867   | 546                      | 0               | 0                                | 454                 | 0      | 0               | 0           | 92           |

## Продовження таблиці Б.2

| А          | Б    | В                                                                                                                                   | Г           | 1     | 2   | 3   | 4     | 5  | 6  | 7   | 8     |
|------------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------|-----|-----|-------|----|----|-----|-------|
|            | 6010 | Деповський ремонт пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні                                                        | 7868        | 2 767 | 482 | 185 | 1 101 | 1  | 8  | 0   | 990   |
|            | 6013 | Капітальний ремонт пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні                                                       | 7869        | 3 808 | 143 | 55  | 648   | 0  | 0  | 0   | 2 962 |
|            |      | Загальновиробничі витрати                                                                                                           | 7885,2      | 1 964 | 881 | 320 | 20    | 10 | 48 | 539 | 146   |
|            |      | Адміністративні витрати                                                                                                             | 7890,2      | 7     | 7   | 3   | 0     | 0  | 0  | 0   | -3    |
|            |      | Витрати на збут                                                                                                                     | 7895,2      | 0     | 0   | 0   | 0     | 0  | 0  | 0   | 0     |
| <b>2</b>   |      | <b>ГОСПОДАРСТВО ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ</b>                                                                                           | <b>8000</b> | 1 320 | 80  | 32  | 3     | 0  | 16 | 968 | 219   |
|            |      | У тому числі:<br>Прямі витрати з пасажирських перевезень у приміському сполученні - всього (сума рядків 8003-8011)                  | 8002        | 816   | 0   | 0   | 0     | 0  | 0  | 816 | 0     |
|            | 2006 | Амортизація пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні                                                              | 8008        | 816   | 0   | 0   | 0     | 0  | 0  | 816 | 0     |
|            |      | Технічне обслуговування вагонів                                                                                                     |             | 0     | 0   | 0   | 0     | 0  | 0  | 0   | 0     |
|            | 2020 | Технічне обслуговування за програмою ТО-1 у пунктах формування й обороту пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні | 8009        | 0     | 0   | 0   | 0     | 0  | 0  | 0   | 0     |
|            | 2021 | Технічне обслуговування за програмою ТО-2 пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні                                | 8010        | 0     | 0   | 0   | 0     | 0  | 0  | 0   | 0     |
|            | 2022 | Технічне обслуговування за програмою ТО-3 пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні                                | 8011        | 0     | 0   | 0   | 0     | 0  | 0  | 0   | 0     |
| <b>2.4</b> |      | Ремонт рухомого складу                                                                                                              | 8240,2      | 0     | 0   | 0   | 0     | 0  | 0  | 0   | 0     |
|            | 6008 | Поточний ремонт з відчепленням пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні                                           | 8242        | 0     | 0   | 0   | 0     | 0  | 0  | 0   | 0     |

## Закінчення таблиці Б.2

| А | Б    | В                                                                             | Г      | 1      | 2     | 3     | 4     | 5  | 6  | 7      | 8     |
|---|------|-------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|-------|-------|-------|----|----|--------|-------|
|   | 6010 | Деповський ремонт пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні  | 8243   | 0      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0  | 0      | 0     |
|   | 6013 | Капітальний ремонт пасажирських вагонів, що курсують у приміському сполученні | 8244   | 0      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0  | 0      | 0     |
|   |      | Загальновиробничі витрати                                                     | 8315,2 | 484    | 68    | 27    | 3     | 0  | 16 | 152    | 217   |
|   |      | Адміністративні витрати                                                       | 8320,2 | 20     | 12    | 5     | 0     | 0  | 0  | 0      | 2     |
|   |      | Витрати на збут                                                               | 8325,2 | 0      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0  | 0      | 0     |
|   |      | <b>ВСЬОГО</b>                                                                 |        | 30 158 | 4 209 | 1 585 | 3 528 | 12 | 89 | 16 144 | 4 589 |

**Додаток Б.3**  
**Інфраструктурна складова**

**Таблиця Б.3 – Калькуляція собівартості пасажирських перевезень в приміському сполученні**

Україна 2010 рік

| А                                   | Б    | Назва господарства, виду економічної діяльності та найменування статті витрат                                               | Г             | Всього витрат, тис. грн. | У тому числі    |                                  |                     |        |                 |             |              |
|-------------------------------------|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|--------------------------|-----------------|----------------------------------|---------------------|--------|-----------------|-------------|--------------|
|                                     |      |                                                                                                                             |               |                          | На оплату праці | Відрахування на соціальні заходи | Матеріальні витрати |        |                 | амортизація | інші витрати |
|                                     |      |                                                                                                                             |               |                          |                 |                                  | матеріали           | паливо | електро-енергія |             |              |
| А                                   | Б    | В                                                                                                                           | Г             | 1                        | 2               | 3                                | 4                   | 5      | 6               | 7           | 8            |
| <b>ІІІ. СКЛАДОВА ІНФРАСТРУКТУРИ</b> |      |                                                                                                                             |               |                          |                 |                                  |                     |        |                 |             |              |
| <b>1</b>                            |      | <b>Пасажирське господарство</b>                                                                                             | <b>7800,2</b> | 16 278                   | 6 572           | 2 497                            | 107                 | 157    | 2 201           | 564         | 4 180        |
|                                     |      | У тому числі:<br>1. Прямі витрати з перевезень                                                                              | 7801,2        | 5 920                    | 841             | 303                              | 56                  | 144    | 1 781           | 0           | 2 795        |
|                                     | 4006 | Обслуговування будівель, споруд, обладнання та інвентарю, пов'язаних з пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні | 7806          | 5 920                    | 841             | 303                              | 56                  | 144    | 1 781           | 0           | 2 795        |
|                                     |      | 2. Витрати, що підлягають розподілу між видами перевезень:                                                                  | 7820,2        | 8 104                    | 5 108           | 1 954                            | 10                  | 0      | 260             | 0           | 772          |
|                                     | 4007 | У тому числі за статтями:<br>Технічне обслуговування за програмою ТО-1 пасажирських вагонів на шляху прямування             | 7821,2        | 90                       | 67              | 26                               | 0                   | 0      | 0               | 0           | -3           |
|                                     | 4030 | Приймання і відправлення поїздів на пасажирських станціях                                                                   | 7822,2        | 6 239                    | 4 053           | 1 544                            | 10                  | 0      | 260             | 0           | 372          |
|                                     | 4034 | Маневрова робота на пасажирських станціях (крім прикордонних)                                                               | 7823,2        | 1 775                    | 988             | 384                              | 0                   | 0      | 0               | 0           | 403          |
|                                     |      | Загальновиробничі витрати                                                                                                   | 7835,2        | 2 027                    | 496             | 192                              | 41                  | 13     | 158             | 562         | 565          |
|                                     |      | Адміністративні витрати                                                                                                     | 7840,2        | 227                      | 127             | 48                               | 0                   | 0      | 2               | 2           | 48           |
|                                     |      | Витрати на збут                                                                                                             | 7845,2        | 0                        | 0               | 0                                | 0                   | 0      | 0               | 0           | 0            |
| <b>2</b>                            |      | <b>Господарство приміських пасажирських перевезень</b>                                                                      | <b>8060,2</b> | 14 155                   | 4 671           | 1 731                            | 220                 | 37     | 3 871           | 162         | 3 463        |



## Продовження таблиці Б.3

| А | Б    | В                                                                                                                                | Г      | 1      | 2     | 3     | 4   | 5  | 6     | 7   | 8     |
|---|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|-------|-------|-----|----|-------|-----|-------|
|   |      | У тому числі:<br>Прямі витрати з пасажирських перевезень у приміському сполученні - всього (сума рядків 8062-8064)               | 8061   | 13 166 | 4 626 | 1 713 | 197 | 28 | 3 697 | 0   | 2 905 |
|   | 4002 | У тому числі за статтями:<br>Поточний ремонт основних засобів, пов'язаних з пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні | 8062   | 81     | 0     | 0     | 76  | 0  | 0     | 0   | 5     |
|   | 4004 | Капітальний ремонт основних засобів, пов'язаних з пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні                           | 8063   | 576    | 0     | 0     | 41  | 0  | 0     | 0   | 535   |
|   | 4006 | Обслуговування будівель, споруд, обладнання та інвентарю, пов'язаних з пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні      | 8064   | 12 509 | 4 626 | 1 713 | 80  | 28 | 3 697 | 0   | 2 365 |
|   |      | 2. Витрати, що підлягають розподілу між видами перевезень:                                                                       | 8080,2 | 32     | 22    | 9     | 1   | 0  | 0     | 0   | 0     |
|   | 4007 | У тому числі за статтями:<br>Технічне обслуговування за програмою ТО-1 пасажирських вагонів на шляху прямування                  | 8081,2 | 0      | 0     | 0     | 0   | 0  | 0     | 0   | 0     |
|   | 4030 | Приймання і відправлення поїздів на пасажирських станціях                                                                        | 8082,2 | 32     | 22    | 9     | 1   | 0  | 0     | 0   | 0     |
|   | 4034 | Маневрова робота на пасажирських станціях (крім прикордонних)                                                                    | 8083,2 | 0      | 0     | 0     | 0   | 0  | 0     | 0   | 0     |
|   |      | Загальновиробничі витрати                                                                                                        | 8095,2 | 957    | 23    | 9     | 22  | 9  | 174   | 162 | 558   |
|   |      | Адміністративні витрати                                                                                                          | 8100,2 | 0      | 0     | 0     | 0   | 0  | 0     | 0   | 0     |
|   |      | Витрати на збут                                                                                                                  | 8105,2 | 0      | 0     | 0     | 0   | 0  | 0     | 0   | 0     |

## Продовження таблиці Б.3

| А | Б | В | Г | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

|     |      |                                                                                     |        |         |        |        |       |       |        |       |        |
|-----|------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------|---------|--------|--------|-------|-------|--------|-------|--------|
| 4   |      | <b>Господарство перевезень</b>                                                      | 8701,5 | 113 836 | 62 265 | 23 897 | 1 083 | 1 235 | 11 553 | 2 491 | 11 312 |
|     |      | У тому числі:                                                                       |        |         |        |        |       |       |        |       |        |
|     |      | 1. Прямі витрати з перевезень – всього (8704-8706):                                 | 8702,5 | 0       | 0      | 0      | 0     | 0     | 0      | 0     | 0      |
|     |      | 2. Витрати, що підлягають розподілу між видами перевезень:                          | 8725,5 | 92 504  | 52 384 | 20 109 | 602   | 1 043 | 10 822 | 648   | 6 896  |
|     | 4030 | У тому числі за статтями: Приймання і відправлення поїздів на пасажирських станціях | 8726,2 | 0       | 0      | 0      | 0     | 0     | 0      | 0     | 0      |
|     | 4033 | Приймання і відправлення поїздів на інших станціях, включаючи прикордонні           | 8727,5 | 71 095  | 46 051 | 17 761 | 267   | 22    | 3 739  | 648   | 2 607  |
|     | 4034 | Маневрова робота на пасажирських станціях (крім прикордонних)                       | 8728,2 | 0       | 0      | 0      | 0     | 0     | 0      | 0     | 0      |
|     | 4035 | Маневрова робота на прикордонних станціях                                           | 8729,5 | 113     | 62     | 24     | 0     | 0     | 19     | 0     | 8      |
|     | 4037 | Маневрова робота на інших станціях                                                  | 8730,5 | 1 058   | 726    | 279    | 3     | 0     | 11     | 0     | 39     |
|     | 4040 | Обслуговування будівель, споруд, обладнання та інвентарю господарства перевезень    | 8731,5 | 17 408  | 5 544  | 2 044  | 308   | 1 020 | 7 053  | 0     | 1 439  |
|     | 4041 | Поточний ремонт основних засобів господарства перевезень                            | 8732,5 | 1 709   | 1      | 1      | 24    | 1     | 0      | 0     | 1 682  |
|     | 4042 | Капітальний ремонт основних засобів господарства перевезень                         | 8733,5 | 1 121   | 0      | 0      | 0     | 0     | 0      | 0     | 1 121  |
| 4.2 |      | <b>Загальновиробничі витрати</b>                                                    | 8755,5 | 18 734  | 8 402  | 3 208  | 441   | 171   | 705    | 1 814 | 3 993  |
| 4.3 |      | <b>Адміністративні витрати</b>                                                      | 8760,5 | 2 598   | 1 479  | 580    | 40    | 21    | 26     | 29    | 423    |
| 4.4 |      | <b>Витрати на збут</b>                                                              | 8765,5 | 0       | 0      | 0      | 0     | 0     | 0      | 0     | 0      |
| 5   |      | <b>Локомотивне господарство</b>                                                     | 9146,5 | 0       | 2      | 1      | 8     | 0     | 0      | 0     | -11    |
|     |      | У то числі:                                                                         |        |         |        |        |       |       |        |       |        |
|     |      | 1. Витрати, що підлягають розподілу між видами перевезень:                          | 9147,5 | 0       | 2      | 1      | 6     | 0     | 0      | 0     | -9     |

## Продовження таблиці Б.3

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| А | Б | В | Г | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

|          |      |                                                                                          |        |         |        |        |        |       |       |        |        |
|----------|------|------------------------------------------------------------------------------------------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|
|          | 4153 | у тому числі за статтями:<br>Капітальний ремонт машин,<br>механізмів, обладнання         | 9148,5 | 0       | 2      | 1      | 6      | 0     | 0     | 0      | -9     |
|          |      | Загальновиробничі витрати                                                                | 9150,5 | 0       | 0      | 0      | 2      | 0     | 0     | 0      | -2     |
|          |      | Адміністративні витрати                                                                  | 9151,5 | 0       | 0      | 0      | 0      | 0     | 0     | 0      | 0      |
|          |      | Витрати на збут                                                                          | 9152,5 | 0       | 0      | 0      | 0      | 0     | 0     | 0      | 0      |
| <b>6</b> |      | <b>Вагонне господарство</b>                                                              | 9270,5 | 44      | 45     | 14     | 170    | 0     | 5     | 2      | -192   |
|          |      | У то числі:<br>1. Витрати, що підлягають розподілу<br>між видами перевезень:             | 9290,5 | 9       | 31     | 10     | 167    | 0     | 3     | 0      | -202   |
|          | 4060 | У тому числі за статтями:<br>Капітальний ремонт колійної<br>техніки                      | 9291,5 | 0       | 4      | 1      | 29     | 0     | 0     | 0      | -34    |
|          | 4061 | Деповський ремонт колійної техніки                                                       | 9292,5 | -2      | 19     | 6      | 138    | 0     | 3     | 0      | -168   |
|          | 4007 | Технічне обслуговування за<br>програмою ТО-1 пасажирських<br>вагонів на шляху прямування | 9293,2 | 11      | 8      | 3      | 0      | 0     | 0     | 0      | 0      |
|          |      | Загальновиробничі витрати                                                                | 9305,5 | 30      | 11     | 3      | 3      | 0     | 2     | 2      | 9      |
|          |      | Адміністративні витрати                                                                  | 9310,5 | 5       | 3      | 1      | 0      | 0     | 0     | 0      | 1      |
|          |      | Витрати на збут                                                                          | 9315,5 | 0       | 0      | 0      | 0      | 0     | 0     | 0      | 0      |
| <b>7</b> |      | <b>Колійне господарство</b>                                                              | 9451,5 | 218 283 | 79 557 | 30 520 | 39 554 | 3 831 | 3 454 | 27 421 | 33 946 |
|          |      | У то числі:<br>1. Витрати, що підлягають розподілу<br>між видами перевезень:             | 9490,5 | 161 659 | 54 288 | 20 866 | 36 037 | 1 095 | 2 797 | 20 424 | 26 152 |
|          | 4101 | У тому числі за статтями:<br>Поточне утримання головних колій і<br>постійних пристроїв   | 9491,5 | 25 873  | 12 422 | 4 846  | 2 899  | 177   | 59    | 0      | 5 470  |
|          | 4102 | Поточне утримання станційних<br>колій і постійних пристроїв                              | 9492,5 | 2 296   | 997    | 384    | 662    | 12    | 1     | 0      | 240    |
|          | 4104 | Поодинокі заміна шпал на головних<br>коліях                                              | 9493,5 | 1 713   | 25     | 10     | 1 672  | 0     | 0     | 0      | 6      |
|          | 4105 | Поодинокі заміна шпал на<br>станційних коліях                                            | 9494,5 | 615     | 6      | 3      | 604    | 0     | 0     | 0      | 2      |

Продовження таблиці Б.3

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| А | Б | В | Г | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

|  |      |                                                                                                                                 |        |        |        |       |       |     |       |       |       |
|--|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|-------|-------|-----|-------|-------|-------|
|  | 4107 | Поповнення і заміна баласту на головних коліях                                                                                  | 9495,5 | 1 012  | 4      | 2     | 1 002 | 0   | 0     | 0     | 4     |
|  | 4108 | Поповнення і заміна баласту на станційних коліях                                                                                | 9496,5 | 99     | 2      | 0     | 97    | 0   | 0     | 0     | 0     |
|  | 4110 | Поодинокі заміна рейок, заміна і поповнення скріплень, протиугонів і інших елементів верхньої будови колії на головних коліях   | 9497,5 | 3 655  | 75     | 28    | 3 550 | 0   | 0     | 0     | 2     |
|  | 4111 | Поодинокі заміна рейок, заміна і поповнення скріплень, протиугонів і інших елементів верхньої будови колії на станційних коліях | 9498,5 | 1 086  | 5      | 2     | 1 079 | 0   | 0     | 0     | 0     |
|  | 4113 | Охорона колії, переїздів і штучних споруд                                                                                       | 9499,5 | 40 936 | 25 351 | 9 681 | 2 169 | 36  | 2 163 | 9     | 1 527 |
|  | 4114 | Утримання штучних споруд                                                                                                        | 9500,5 | 19 517 | 9 688  | 3 752 | 4 155 | 22  | 448   | 40    | 1 412 |
|  | 4115 | Утримання захисних лісонасаджень                                                                                                | 9501,5 | 919    | 556    | 212   | 35    | 55  | 0     | 2     | 59    |
|  | 4116 | Роботи по сніго- і водоборотьбі                                                                                                 | 9502,5 | 199    | 60     | 24    | 7     | 2   | 3     | 0     | 103   |
|  | 4120 | Інші роботи по колійному господарству                                                                                           | 9503,5 | 14 405 | 3 464  | 1 300 | 2 219 | 477 | 85    | 1 911 | 4 949 |
|  | 4121 | Капітальний ремонт головних колій з використанням нових матеріалів                                                              | 9504,5 | 5 809  | 260    | 100   | 4 226 | 47  | 3     | 23    | 1 150 |
|  | 4122 | Капітальний ремонт станційних колій з використанням нових матеріалів                                                            | 9505,5 | 778    | 46     | 18    | 540   | 10  | 2     | 3     | 159   |
|  | 4124 | Капітальний ремонт головних колій з використанням старопритатних матеріалів верхньої будови колії                               | 9506,5 | 3 916  | 403    | 156   | 2 176 | 57  | 9     | 64    | 1 051 |
|  | 4125 | Капітальний ремонт станційних колій з використанням старопритатних матеріалів верхньої будови колії                             | 9507,5 | 730    | 66     | 25    | 315   | 8   | 0     | 2     | 314   |
|  | 4127 | Капітальний ремонт земляного полотна на головних коліях                                                                         | 9508,5 | 1 320  | 150    | 57    | 579   | 54  | 3     | 10    | 467   |
|  | 4128 | Капітальний ремонт земляного полотна на станційних коліях                                                                       | 9509,5 | 8      | 0      | 0     | 1     | 0   | 0     | 0     | 7     |

Продовження таблиці Б.3

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| А | Б | В | Г | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

|  |      |                                                                  |        |       |     |    |       |    |   |    |       |
|--|------|------------------------------------------------------------------|--------|-------|-----|----|-------|----|---|----|-------|
|  | 4130 | Капітальний ремонт штучних споруд на головних коліях             | 9510,5 | 1 411 | 188 | 72 | 548   | 36 | 1 | 4  | 562   |
|  | 4131 | Капітальний ремонт штучних споруд на станційних коліях           | 9511,5 | 43    | 6   | 2  | 17    | 2  | 0 | 0  | 16    |
|  | 4133 | Середній ремонт головних колій                                   | 9512,5 | 2 074 | 60  | 22 | 933   | 7  | 3 | 8  | 1 041 |
|  | 4134 | Середній ремонт станційних колій                                 | 9513,5 | 34    | 1   | 0  | 16    | 0  | 0 | 0  | 17    |
|  | 4136 | Комплексно-оздоровчий ремонт головних колій                      | 9514,5 | 488   | 44  | 17 | 211   | 9  | 1 | 11 | 195   |
|  | 4137 | Комплексно-оздоровчий ремонт станційних колій                    | 9515,5 | 12    | 0   | 0  | 5     | 0  | 0 | 0  | 7     |
|  | 4139 | Заміна стрілочних переводів новими на головних коліях            | 9516,5 | 328   | 3   | 1  | 316   | 0  | 0 | 0  | 8     |
|  | 4140 | Заміна стрілочних переводів новими на станційних коліях          | 9517,5 | 110   | 0   | 0  | 110   | 0  | 0 | 0  | 0     |
|  | 4142 | Заміна стрілочних переводів старопритатними на станційних коліях | 9518,5 | 334   | 26  | 11 | 173   | 3  | 0 | 1  | 120   |
|  | 4143 | Заміна рейок новими на головних коліях                           | 9519,5 | 1 060 | 19  | 6  | 1 006 | 0  | 0 | 0  | 29    |
|  | 4144 | Заміна рейок новими на станційних коліях                         | 9520,5 | 0     | 0   | 0  | 0     | 0  | 0 | 0  | 0     |
|  | 4146 | Заміна рейок старопритатними на головних коліях                  | 9521,5 | 69    | 20  | 7  | 56    | 1  | 0 | 1  | -16   |
|  | 4147 | Заміна рейок старопритатними на станційних коліях                | 9522,5 | 15    | 2   | 1  | 14    | 0  | 0 | 0  | -2    |
|  | 4149 | Заміна дерев'яних перевідних брусів на головних коліях           | 9523,5 | 42    | 2   | 1  | 37    | 0  | 0 | 0  | 2     |
|  | 4150 | Заміна дерев'яних перевідних брусів на станційних коліях         | 9524,5 | 5     | 0   | 0  | 5     | 0  | 0 | 0  | 0     |
|  | 4152 | Капітальний ремонт переїздів                                     | 9525,5 | 3 346 | 65  | 25 | 971   | 11 | 0 | 17 | 2 257 |
|  | 4153 | Капітальний ремонт машин, механізмів, обладнання                 | 9526,5 | 1 777 | 57  | 20 | 254   | 3  | 5 | 7  | 1 431 |
|  | 4154 | Капітальний ремонт платформ                                      | 9527,2 | 5 340 | 55  | 21 | 485   | 4  | 4 | 7  | 4 764 |
|  | 4155 | Середній ремонт стрілочних переводів на головних коліях          | 9528,5 | 418   | 10  | 4  | 133   | 0  | 0 | 1  | 270   |

Продовження таблиці Б.3

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| А | Б | В | Г | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

|  |      |                                                                                                  |        |        |    |    |       |    |   |        |        |
|--|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|----|----|-------|----|---|--------|--------|
|  | 4156 | Середній ремонт стрілочних переводів на станційних коліях                                        | 9529,5 | 140    | 10 | 4  | 58    | 1  | 1 | 1      | 65     |
|  | 4158 | Перевлаштування кривих                                                                           | 9530,5 | 0      | 0  | 0  | 0     | 0  | 0 | 0      | 0      |
|  | 4159 | Посилений середній ремонт головних колій                                                         | 9531,5 | 59     | 3  | 1  | 57    | 0  | 0 | 1      | -3     |
|  | 4160 | Посилений середній ремонт станційних колій                                                       | 9532,5 | 0      | 0  | 0  | 0     | 0  | 0 | 0      | 0      |
|  | 4162 | Інші колійні ремонтні роботи                                                                     | 9533,5 | 137    | 1  | 0  | 2     | 0  | 0 | 0      | 134    |
|  | 4163 | Амортизація верхньої будови колії на головних коліях                                             | 9534,5 | 10 330 | 0  | 0  | 0     | 0  | 0 | 10 330 | 0      |
|  | 4164 | Амортизація верхньої будови колії на станційних коліях                                           | 9535,5 | 1 995  | 0  | 0  | 0     | 0  | 0 | 1 995  | 0      |
|  | 4165 | Амортизація земляного полотна на головних коліях                                                 | 9536,5 | 1 913  | 0  | 0  | 0     | 0  | 0 | 1 913  | 0      |
|  | 4166 | Амортизація земляного полотна на станційних коліях                                               | 9537,5 | 256    | 0  | 0  | 0     | 0  | 0 | 256    | 0      |
|  | 4168 | Амортизація машин і механізмів, зайнятих на всіх видах ремонту колії                             | 9538,5 | 326    | 0  | 0  | 0     | 0  | 0 | 328    | -2     |
|  | 4169 | Амортизація захисних лісонасаджень                                                               | 9539,5 | 1      | 0  | 0  | 0     | 0  | 0 | 1      | 0      |
|  | 4170 | Амортизація штучних споруд на головних коліях                                                    | 9540,5 | 3 057  | 0  | 0  | 0     | 0  | 0 | 3 057  | 0      |
|  | 4171 | Амортизація штучних споруд на станційних коліях                                                  | 9541,5 | 252    | 0  | 0  | 0     | 0  | 0 | 252    | 0      |
|  | 4180 | Зварювання, шліфування та інша обробка рейок                                                     | 9542,5 | 328    | 69 | 26 | 2 384 | 21 | 6 | 10     | -2 188 |
|  | 4181 | Поточний ремонт основних засобів рейкозварювальних поїздів                                       | 9543,5 | 41     | 0  | 0  | 0     | 0  | 0 | 0      | 41     |
|  | 4182 | Капітальний ремонт основних засобів рейкозварювальних поїздів                                    | 9544,5 | 53     | 0  | 0  | 0     | 0  | 0 | 0      | 53     |
|  | 4183 | Амортизація основних засобів та інших необоротних матеріальних активів рейкозварювальних поїздів | 9545,5 | 2      | 0  | 0  | 0     | 0  | 0 | 48     | -46    |

## Продовження таблиці Б.3

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| А | Б | В | Г | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

|            |      |                                                                                                                                                                                                                               |        |         |        |        |        |       |       |        |         |
|------------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|---------|
|            | 4062 | Поточний ремонт колійної техніки                                                                                                                                                                                              | 9546,5 | 730     | 5      | 2      | 50     | 0     | 0     | 0      | 673     |
|            | 4063 | Інші види робіт колійних машин важкого типу у дистанціях колії                                                                                                                                                                | 9547,5 | 247     | 62     | 23     | 209    | 40    | 0     | 111    | -198    |
| <b>7.2</b> |      | <b>Загальновиробничі витрати</b>                                                                                                                                                                                              | 9570,5 | 51 962  | 22 509 | 8 595  | 3 457  | 2 642 | 606   | 6 879  | 7 274   |
| <b>7.3</b> |      | <b>Адміністративні витрати</b>                                                                                                                                                                                                | 9575,5 | 4 662   | 2 760  | 1 059  | 60     | 94    | 51    | 118    | 520     |
| <b>7.4</b> |      | <b>Витрати на збут</b>                                                                                                                                                                                                        | 9580,5 | 0       | 0      | 0      | 0      | 0     | 0     | 0      | 0       |
| <b>8</b>   |      | <b>Господарство будівельно-монтажних робіт</b>                                                                                                                                                                                | 9601,5 | 162 113 | 57 216 | 21 682 | 23 386 | 4 971 | 2 926 | 43 703 | 8 229   |
|            |      | У тому числі:<br>1. Прямі витрати з перевезень – всього (сума рядків 9603-9614)                                                                                                                                               | 9602,5 | 68 315  | 15 703 | 5 926  | 7 099  | 714   | 68    | 28 797 | 10 008  |
|            | 4186 | У тому числі за статтями:<br>Поточний ремонт будівель і споруд, пов'язаних із перевезеннями пасажирів у приміському сполученні                                                                                                | 9607   | 18 752  | 8 852  | 3 341  | 3 676  | 363   | 17    | 73     | 2 430   |
|            | 4196 | Капітальний ремонт будівель і споруд пов'язаних із перевезеннями пасажирів у приміському сполученні                                                                                                                           | 9608   | 12 218  | 2 258  | 855    | 2 920  | 322   | 5     | 19     | 5 839   |
|            | 4202 | Обслуговування будівель, споруд і обладнання, пов'язаних із перевезеннями пасажирів у приміському сполученні                                                                                                                  | 9609   | 8 654   | 4 593  | 1 730  | 503    | 29    | 46    | 14     | 1 739   |
|            | 4207 | Амортизація основних засобів, що враховуються на балансах структурних підрозділів господарства будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд і використовуються для здійснення перевезень пасажирів у приміському сполученні | 9610   | 28 691  | 0      | 0      | 0      | 0     | 0     | 28 691 | 0       |
|            |      | 2. Витрати, що підлягають розподілу між видами перевезень:                                                                                                                                                                    | 9635,5 | 27 602  | 11 710 | 4 448  | 13 089 | 829   | 760   | 9 010  | -12 244 |

## Продовження таблиці Б.3

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| А | Б | В | Г | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

|  |      |                                                                                                                                                                                                              |        |       |       |     |       |     |     |       |        |
|--|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-------|-------|-----|-------|-----|-----|-------|--------|
|  | 4187 | У тому числі за статтями:<br>Поточний ремонт виробничих<br>будівель і споруд господарства<br>перевезень                                                                                                      | 9636,5 | 2 864 | 1 124 | 424 | 968   | 31  | 2   | 7     | 308    |
|  | 4189 | Поточний ремонт виробничих<br>будівель і споруд інших господарств                                                                                                                                            | 9637,5 | 3 207 | 1 176 | 449 | 1 031 | 68  | 2   | 6     | 475    |
|  | 4197 | Капітальний ремонт виробничих<br>будівель і споруд господарства<br>перевезень                                                                                                                                | 9638,5 | 3 768 | 784   | 295 | 1 224 | 10  | 0   | 1     | 1 454  |
|  | 4199 | Капітальний ремонт виробничих<br>будівель і споруд інших господарств                                                                                                                                         | 9639,5 | 2 824 | 768   | 294 | 1 197 | 28  | 1   | 0     | 536    |
|  | 4203 | Обслуговування будівель, споруд і<br>обладнання господарства перевезень                                                                                                                                      | 9640,5 | 2 517 | 989   | 375 | 94    | 17  | 103 | 1     | 938    |
|  | 4204 | Обслуговування будівель, споруд і<br>обладнання інших господарств                                                                                                                                            | 9641,5 | 3 252 | 1 256 | 478 | 129   | 286 | 200 | 45    | 858    |
|  | 4208 | Амортизація основних засобів, що<br>враховуються на балансах<br>структурних підрозділів<br>господарства будівельно-монтажних<br>робіт та цивільних споруд і<br>використовуються в господарстві<br>перевезень | 9642,5 | 4 865 | 0     | 0   | 0     | 0   | 0   | 4 865 | 0      |
|  | 4210 | Амортизація основних засобів, що<br>враховуються на балансах<br>структурних підрозділів<br>господарства будівельно-монтажних<br>робіт та цивільних споруд і<br>використовуються в інших<br>господарствах     | 9643,5 | 3 462 | 0     | 0   | 0     | 0   | 0   | 3 463 | -1     |
|  | 4240 | Утримання об'єктів водопостачання                                                                                                                                                                            | 9644,5 | 109   | 514   | 194 | 33    | 20  | 314 | 39    | -1 005 |
|  | 4241 | Обслуговування і утримання<br>обладнання для очищення води                                                                                                                                                   | 9645,5 | 64    | 57    | 21  | 4     | 0   | 60  | 3     | -81    |
|  | 4242 | Обслуговування і утримання<br>водогінних мереж                                                                                                                                                               | 9646,5 | 66    | 88    | 34  | 9     | 9   | 3   | 9     | -86    |

## Продовження таблиці Б.3

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| А | Б | В | Г | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|



|            |      |                                                                                                                     |        |         |         |        |        |       |        |        |         |
|------------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|---------|---------|--------|--------|-------|--------|--------|---------|
|            | 4243 | Обслуговування і утримання питних, шахтних і трубчастих колодязів і пристроїв для зливання привізної води           | 9647,5 | 8       | 9       | 3      | 1      | 0     | 0      | 0      | -5      |
|            | 4244 | Обслуговування і утримання пристроїв і мереж каналізації                                                            | 9648,5 | 31      | 191     | 73     | 4      | 6     | 51     | 2      | -296    |
|            | 4245 | Поточний ремонт основних засобів водопостачання і каналізації                                                       | 9649,5 | 168     | 99      | 38     | 82     | 4     | 0      | 0      | -55     |
|            | 4246 | Капітальний ремонт основних засобів водопостачання і каналізації                                                    | 9650,5 | 49      | 19      | 7      | 43     | 0     | 0      | 0      | -20     |
|            | 4247 | Амортизація об'єктів водопостачання і каналізації                                                                   | 9651,5 | 99      | 0       | 0      | 0      | 0     | 0      | 381    | -282    |
|            | 4211 | Поточний ремонт основних засобів, які знаходяться на балансі структурних підрозділів інших господарств залізниці    | 9652,5 | 0       | 1 089   | 413    | 1 387  | 32    | 7      | 2      | -2 930  |
|            | 4212 | Капітальний ремонт основних засобів, які знаходяться на балансі структурних підрозділів інших господарств залізниці | 9653,5 | 249     | 3 547   | 1 350  | 6 883  | 318   | 17     | 186    | -12 052 |
| <b>8.2</b> |      | <b>Загальновиробничі витрати</b>                                                                                    | 9670,5 | 55 198  | 23 924  | 9 064  | 3 028  | 3 161 | 1 894  | 5 501  | 8 626   |
| <b>8.3</b> |      | <b>Адміністративні витрати</b>                                                                                      | 9675,5 | 10 998  | 5 879   | 2 244  | 170    | 267   | 204    | 395    | 1 839   |
| <b>8.4</b> |      | <b>Витрати на збут</b>                                                                                              | 9680,5 | 0       | 0       | 0      | 0      | 0     | 0      | 0      | 0       |
| <b>9</b>   |      | <b>Господарство автоматики телемеханіки та зв'язку</b>                                                              | 9701,5 | 233 168 | 109 387 | 41 648 | 11 547 | 1 379 | 13 560 | 40 595 | 15 052  |
|            |      | У то числі:<br>1. Витрати, що підлягають розподілу між видами перевезень:                                           | 9725,5 | 192 263 | 89 857  | 34 170 | 10 322 | 236   | 12 675 | 37 508 | 7 495   |
|            | 4301 | У тому числі за статтями:<br>Поточне утримання та технічне обслуговування пристроїв автоблокування                  | 9726,5 | 22 741  | 12 638  | 4 799  | 1 203  | 34    | 3 509  | 0      | 558     |
|            | 4302 | Поточне утримання та технічне обслуговування пристроїв диспетчерської централізації                                 | 9727,5 | 5 017   | 2 838   | 1 102  | 172    | 3     | 819    | 0      | 83      |

## Продовження таблиці Б.3

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| А | Б | В | Г | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

|  |      |                                                                                                                                                    |        |        |        |       |       |    |       |    |       |
|--|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|-------|-------|----|-------|----|-------|
|  | 4303 | Поточне утримання та технічне обслуговування електричної централізації стрілок                                                                     | 9728,5 | 42 838 | 24 070 | 9 200 | 3 209 | 77 | 5 196 | 37 | 1 049 |
|  | 4304 | Технічне обслуговування систем автоматичного контролю рухомого складу під час руху поїзда (ПОНАБ, ДИСК, КТСМ)                                      | 9729,5 | 1 221  | 817    | 310   | 8     | 0  | 48    | 0  | 38    |
|  | 4400 | Поточне утримання та технічне обслуговування пристроїв з обслуговування пасажирів                                                                  | 9730,2 | 1 165  | 746    | 278   | 12    | 0  | 80    | 0  | 49    |
|  | 4401 | Поточне утримання та технічне обслуговування радіостанцій, радіовузлів та підсилювачів                                                             | 9731,5 | 10 721 | 7 110  | 2 680 | 191   | 11 | 375   | 25 | 329   |
|  | 4402 | Поточне утримання та технічне обслуговування пристроїв, апаратури та споруд радіорелейного зв'язку                                                 | 9732,5 | 11     | 7      | 3     | 0     | 0  | 1     | 0  | 0     |
|  | 4403 | Поточне утримання та технічне обслуговування телевізійних промислових установок, телевізійних та широкооповіщувальних радіоприймачів та радіоточок | 9733,5 | 1      | 1      | 0     | 0     | 0  | 0     | 0  | 0     |
|  | 4404 | Поточне утримання, технічне обслуговування та експлуатація апаратури телеграфних станцій                                                           | 9734,5 | 11 129 | 7 401  | 2 779 | 128   | 0  | 425   | 0  | 396   |
|  | 4405 | Поточне утримання, технічне обслуговування та експлуатація апаратури телефонних станцій                                                            | 9735,5 | 9 454  | 6 117  | 2 326 | 175   | 0  | 507   | 0  | 329   |
|  | 4406 | Поточне утримання та технічне обслуговування апаратури телефонного зв'язку високої і низької частоти та вибіркового зв'язку                        | 9736,5 | 16 359 | 10 981 | 4 169 | 203   | 6  | 606   | 6  | 388   |

## Продовження таблиці Б.3

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| А | Б | В | Г | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

|            |      |                                                                                                                                                        |        |         |        |        |       |       |       |        |       |
|------------|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|---------|--------|--------|-------|-------|-------|--------|-------|
|            | 4407 | Поточне утримання та технічне обслуговування повітряних, кабельних і волоконно-оптичних ліній зв'язку                                                  | 9737,5 | 9 874   | 5 817  | 2 231  | 853   | 39    | 340   | 220    | 374   |
|            | 4408 | Користування з'єднувальними лініями                                                                                                                    | 9738,5 | 1 403   | 0      | 0      | 0     | 0     | 0     | 0      | 1 403 |
|            | 4409 | Технічне обслуговування пристроїв супутникового зв'язку                                                                                                | 9739,5 | 46      | 0      | 0      | 0     | 0     | 2     | 0      | 44    |
|            | 4412 | Поточне утримання та технічне обслуговування інших засобів залізничної автоматики, інших пристроїв сигналізації, централізації, блокування та зв'язку  | 9740,5 | 16 501  | 10 632 | 4 024  | 470   | 58    | 764   | 45     | 508   |
|            | 4413 | Поточний ремонт основних засобів автоматики, телемеханіки та зв'язку                                                                                   | 9741,5 | 1 194   | 126    | 54     | 417   | 3     | 0     | 0      | 594   |
|            | 4414 | Капітальний ремонт основних засобів автоматики, телемеханіки та зв'язку                                                                                | 9742,5 | 5 413   | 556    | 215    | 3 281 | 5     | 3     | 0      | 1 353 |
|            | 4415 | Амортизація основних засобів автоматики, телемеханіки та зв'язку                                                                                       | 9743,5 | 37 175  | 0      | 0      | 0     | 0     | 0     | 37 175 | 0     |
| <b>9.2</b> |      | <b>Загальновиробничі витрати</b>                                                                                                                       | 9765,5 | 32 703  | 15 158 | 5 838  | 1 180 | 1 070 | 788   | 2 833  | 5 836 |
| <b>9.3</b> |      | <b>Адміністративні витрати</b>                                                                                                                         | 9770,5 | 8 202   | 4 372  | 1 640  | 45    | 73    | 97    | 254    | 1 721 |
| <b>9.4</b> |      | <b>Витрати на збут</b>                                                                                                                                 | 9775,5 | 0       | 0      | 0      | 0     | 0     | 0     | 0      | 0     |
| <b>10</b>  |      | <b>Господарство електропостачання</b>                                                                                                                  | 9801,5 | 105 010 | 39 935 | 15 310 | 8 831 | 3 443 | 2 953 | 27 438 | 7 100 |
|            |      | У то числі:<br>1. Витрати, що підлягають розподілу між видами перевезень:                                                                              | 9802,5 | 74 113  | 25 595 | 9 836  | 7 850 | 2 621 | 2 335 | 23 746 | 2 130 |
|            | 4500 | У тому числі за статтями:<br>Технічне обслуговування ліній автоблокування                                                                              | 9803,5 | 3 602   | 2 188  | 839    | 203   | 128   | 74    | 0      | 170   |
|            | 4501 | Утримання районів контактної мережі для технічного обслуговування контактної мережі, інших пристроїв та обладнання, віднесеного до технологічних мереж | 9804,5 | 34 163  | 19 238 | 7 412  | 2 642 | 2 067 | 1 863 | 785    | 156   |

## Продовження таблиці Б.3

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| А | Б | В | Г | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

|             |      |                                                                                                                                                                 |        |        |        |       |       |     |     |        |       |
|-------------|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|-------|-------|-----|-----|--------|-------|
|             | 4502 | Утримання ремонтно-ревізійних діляниць і ремонтно-механічних майстерень для технічного обслуговування обладнання і пристроїв, віднесених до технологічних мереж | 9805,5 | 4 908  | 2 881  | 1 095 | 387   | 133 | 218 | 48     | 867   |
|             | 4503 | Технічне обслуговування пристроїв зовнішнього освітлення                                                                                                        | 9806,5 | 666    | 233    | 91    | 228   | 15  | 14  | 75     | 10    |
|             | 4504 | Утримання тягових підстанцій і постів секціонування, що забезпечують діяльність технологічних мереж                                                             | 9807,5 | 1 141  | 427    | 163   | 86    | 6   | 162 | 256    | 41    |
|             | 4505 | Поточний ремонт основних засобів, віднесених до технологічних мереж                                                                                             | 9808,5 | 1 911  | 257    | 98    | 1 063 | 87  | 3   | 0      | 403   |
|             | 4506 | Капітальний ремонт основних засобів, віднесених до технологічних мереж                                                                                          | 9809,5 | 5 140  | 371    | 138   | 3 241 | 185 | 1   | 0      | 1 204 |
|             | 4507 | Амортизація основних засобів господарства електропостачання                                                                                                     | 9810,5 | 22 582 | 0      | 0     | 0     | 0   | 0   | 22 582 | 0     |
| <b>10.2</b> |      | <b>Загальновиробничі витрати</b>                                                                                                                                | 9840,5 | 24 923 | 11 068 | 4 231 | 938   | 716 | 550 | 3 515  | 3 905 |
| <b>10.3</b> |      | <b>Адміністративні витрати</b>                                                                                                                                  | 9845,5 | 5 974  | 3 272  | 1 243 | 43    | 106 | 68  | 177    | 1 065 |
| <b>10.4</b> |      | <b>Витрати на збут</b>                                                                                                                                          | 9850,5 | 0      | 0      | 0     | 0     | 0   | 0   | 0      | 0     |
| <b>11</b>   |      | <b>Господарство матеріально-технічного забезпечення</b>                                                                                                         | 9901,5 | 2 743  | 1 237  | 464   | 100   | 183 | 88  | 229    | 442   |
|             |      | У то числі:<br>1. Витрати, що підлягають розподілу між видами перевезень:                                                                                       | 9902,5 | 1 183  | 460    | 172   | 54    | 90  | 69  | 166    | 172   |
|             | 4050 | У тому числі за статтями:<br>Витрати, пов'язані зі зберіганням та відпуском матеріальних цінностей                                                              | 9903,5 | 759    | 415    | 155   | 33    | 75  | 32  | 0      | 49    |
|             | 4051 | Обслуговування будівель, споруд, обладнання та інвентарю господарства матеріально-технічного забезпечення                                                       | 9904,5 | 145    | 45     | 17    | 7     | 15  | 37  | 0      | 24    |

## Продовження таблиці Б.3

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| А | Б | В | Г | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

|             |      |                                                                            |         |        |        |        |     |     |     |       |        |
|-------------|------|----------------------------------------------------------------------------|---------|--------|--------|--------|-----|-----|-----|-------|--------|
|             | 4052 | Поточний ремонт основних засобів                                           | 9905,5  | 90     | 0      | 0      | 13  | 0   | 0   | 0     | 77     |
|             | 4053 | Капітальний ремонт основних засобів                                        | 9906,5  | 23     | 0      | 0      | 1   | 0   | 0   | 0     | 22     |
|             | 4054 | Амортизація основних засобів                                               | 9907,5  | 166    | 0      | 0      | 0   | 0   | 0   | 166   | 0      |
| <b>11.2</b> |      | <b>Загальновиробничі витрати</b>                                           | 9930,5  | 779    | 315    | 119    | 36  | 85  | 10  | 43    | 171    |
| <b>11.3</b> |      | <b>Адміністративні витрати</b>                                             | 9935,5  | 781    | 462    | 173    | 10  | 8   | 9   | 20    | 99     |
| <b>11.4</b> |      | <b>Витрати на збут</b>                                                     | 9940,5  | 0      | 0      | 0      | 0   | 0   | 0   | 0     | 0      |
| <b>12</b>   |      | <b>Дирекції залізничних перевезень</b>                                     | 9961,5  | 24 341 | 11 903 | 4 554  | 507 | 429 | 510 | 1 351 | 5 087  |
|             |      | У то числі:<br>1. Витрати, що підлягають розподілу між видами перевезень:  | 9962,5  | 3 925  | 2 344  | 897    | 172 | 201 | 128 | 30    | 153    |
|             | 4600 | У тому числі за статтями:<br>Утримання відновних поїздів                   | 9963,5  | 3 860  | 2 323  | 890    | 163 | 201 | 128 | 30    | 125    |
|             | 4606 | Поточний ремонт відновних поїздів                                          | 9964,5  | 3      | 0      | 0      | 1   | 0   | 0   | 0     | 2      |
|             | 4607 | Капітальний ремонт відновних поїздів                                       | 9965,5  | 62     | 21     | 7      | 8   | 0   | 0   | 0     | 26     |
| <b>12.2</b> |      | <b>Загальновиробничі витрати</b>                                           | 9980,5  | 11 688 | 4 884  | 1 889  | 172 | 118 | 227 | 1 062 | 3 336  |
| <b>12.3</b> |      | <b>Адміністративні витрати</b>                                             | 9985,5  | 8 728  | 4 675  | 1 768  | 163 | 110 | 155 | 259   | 1 598  |
| <b>12.4</b> |      | <b>Витрати на збут</b>                                                     | 9990,5  | 0      | 0      | 0      | 0   | 0   | 0   | 0     | 0      |
| <b>13</b>   |      | <b>Управління залізниць та структурні підрозділи, що їм підпорядковані</b> | 10050,5 | 88 260 | 38 199 | 14 669 | 789 | 363 | 562 | 6 816 | 26 862 |
|             |      | У то числі:<br>1. Витрати, що підлягають розподілу між видами перевезень:  | 10051,5 | 31 527 | 16 061 | 6 148  | 350 | 183 | 267 | 5 084 | 3 434  |
|             | 4420 | У тому числі за статтями:<br>Утримання інформаційно-обчислювальних центрів | 10052,5 | 16 686 | 6 437  | 2 421  | 214 | 0   | 217 | 4 788 | 2 609  |
|             | 4601 | Утримання пожежної охорони                                                 | 10053,5 | 2 911  | 1 910  | 744    | 32  | 49  | 3   | 72    | 101    |
|             | 4602 | Утримання воєнізованої охорони                                             | 10054,5 | 8 748  | 6 030  | 2 345  | 50  | 40  | 15  | 55    | 213    |
|             | 4603 | Утримання дорожніх складів бланків                                         | 10055,5 | 431    | 256    | 97     | 7   | 0   | 10  | 0     | 61     |
|             | 4604 | Утримання інших структурних підрозділів, підпорядкованих залізниці         | 10056,5 | 2 694  | 1 425  | 540    | 36  | 94  | 22  | 169   | 408    |

## Закінчення таблиці Б.3

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| А | Б | В | Г | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

|             |      |                                                                                                                                        |         |         |         |         |        |        |        |         |         |
|-------------|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|
|             | 4421 | Ремонт основних засобів інформаційно-обчислювальних центрів                                                                            | 10057,5 | 16      | 3       | 1       | 11     | 0      | 0      | 0       | 1       |
|             | 4609 | Ремонт основних засобів структурних підрозділів, підпорядкованих залізниці                                                             | 10058,5 | 41      | 0       | 0       | 0      | 0      | 0      | 0       | 41      |
|             |      | 2. Прямі витрати з перевезень - всього                                                                                                 | 10060   | 7 061   | 5 011   | 1 982   | 25     | 0      | 0      | 2       | 41      |
|             | 4608 | У тому числі за статтями:<br>Витрати на утримання воєнізованої охорони при супроводженні поїздів, що курсують у приміському сполученні | 10062   | 7 061   | 5 011   | 1 982   | 25     | 0      | 0      | 2       | 41      |
| <b>13.3</b> |      | <b>Загальновиробничі витрати - всього (сума рядків 10025, 10070)</b>                                                                   | 10090,5 | 30 085  | 8 098   | 3 094   | 156    | 144    | 147    | 824     | 17 622  |
|             |      | Загальновиробничі витрати на утримання та експлуатацію об'єктів інфраструктури                                                         | 10070,5 | 30085   | 8098    | 3094    | 156    | 144    | 147    | 824     | 17622   |
| <b>13.4</b> |      | <b>Адміністративні витрати - всього (сума рядків 10030, 10075, 10093)</b>                                                              | 10095,5 | 19 567  | 9 024   | 3 443   | 255    | 36     | 148    | 906     | 5 755   |
|             |      | Адміністративні витрати на утримання та експлуатацію об'єктів інфраструктури                                                           | 10075,5 | 5 084   | 1 453   | 556     | 15     | 21     | 5      | 336     | 2 698   |
|             |      | Адміністративні витрати управлінь залізниць                                                                                            | 10093,5 | 14483   | 7571    | 2887    | 240    | 15     | 143    | 570     | 3057    |
| <b>13.5</b> |      | <b>Витрати на збут - всього (сума рядків 10035, 10080, 10094)</b>                                                                      | 10100,5 | 20      | 5       | 2       | 3      | 0      | 0      | 0       | 10      |
|             |      | Витрати на збут на утримання та експлуатацію об'єктів інфраструктури                                                                   | 10080,5 | 0       | 0       | 0       | 0      | 0      | 0      | 0       | 0       |
|             |      | Витрати на збут управлінь залізниць                                                                                                    | 10094,5 | 20      | 5       | 2       | 3      | 0      | 0      | 0       | 10      |
| <b>14</b>   |      | <b>Всього за господарствами</b>                                                                                                        | 10180,5 | 978 231 | 410 987 | 156 986 | 86 294 | 16 028 | 41 683 | 150 772 | 115 481 |

**Додаток Б.4**  
**Локомотивна складова**

**Таблиця Б.4 – Калькуляція собівартості вантажних та пасажирських перевезень**

Україна 2010 рік

| А                              | Б    | Назва господарства, виду економічної діяльності та найменування статті витрат                                                                                       | Г           | Всього витрат, тис. грн. | У тому числі    |                                  |                     |        |                 |             |              |
|--------------------------------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------------|-----------------|----------------------------------|---------------------|--------|-----------------|-------------|--------------|
|                                |      |                                                                                                                                                                     |             |                          | На оплату праці | Відрахування на соціальні заходи | Матеріальні витрати |        |                 | амортизація | інші витрати |
|                                |      |                                                                                                                                                                     |             |                          |                 |                                  | матеріали           | паливо | електро-енергія |             |              |
| А                              | Б    | В                                                                                                                                                                   | Г           | 1                        | 2               | 3                                | 4                   | 5      | 6               | 7           | 8            |
| <b>IV Локомотивна складова</b> |      |                                                                                                                                                                     |             |                          |                 |                                  |                     |        |                 |             |              |
| <b>2</b>                       |      | <b>ГОСПОДАРСТВО ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ</b>                                                                                                                           | <b>8000</b> | 18 047                   | 7 446           | 2 962                            | 1 470               | 5 619  | 68              | 1 941       | -1 459       |
|                                |      | У тому числі:                                                                                                                                                       |             |                          |                 |                                  |                     |        |                 |             |              |
|                                |      | 1. Прямі витрати з перевезень – всього (сума рядків 8127-8183)                                                                                                      | 8126,2      | 15 755                   | 6 543           | 2 616                            | 1 359               | 5 531  | 10              | 1 709       | -2 013       |
|                                |      | <i>Маневрові тепловози</i>                                                                                                                                          |             | 9 930                    | 3 628           | 1 443                            | 673                 | 4 439  | 10              | 1 559       | -1 822       |
|                                | 5217 | Робота тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, на маневрах                                   | 8163        | 6270                     | 3158            | 1237                             | 171                 | 4427   | 0               | 364         | -3087        |
|                                | 5224 | Екіпірування маневрових тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень                               | 8170        | 305                      | 187             | 104                              | 0                   | 0      | 10              | 0           | 4            |
|                                | 5218 | Амортизація спеціально-маневрових тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень                     | 8164        | 1195                     | 0               | 0                                | 0                   | 0      | 0               | 1195        | 0            |
|                                |      | Технічний огляд                                                                                                                                                     |             | 721                      | 256             | 93                               | 384                 | 10     | 0               | 0           | -22          |
|                                | 5219 | Технічне обслуговування маневрових тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, за програмою ТО-2 | 8165        | 389                      | 146             | 53                               | 207                 | 0      | 0               | 0           | -17          |
|                                | 5220 | Технічне обслуговування маневрових тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, за програмою ТО-3 | 8166        | 313                      | 110             | 40                               | 158                 | 10     | 0               | 0           | -5           |

## Продовження таблиці Б.4

| А | Б    | В                                                                                                                                                                   | Г    | 1     | 2  | 3 | 4   | 5 | 6 | 7 | 8    |
|---|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------|----|---|-----|---|---|---|------|
|   | 5221 | Технічне обслуговування маневрових тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, за програмою ТО-4 | 8167 | 0     | 0  | 0 | 0   | 0 | 0 | 0 | 0    |
|   | 5222 | Технічне обслуговування маневрових тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів приміських пасажирських перевезень, за програмою ТО-5              | 8168 | 0     | 0  | 0 | 0   | 0 | 0 | 0 | 0    |
|   | 5223 | Комісійний огляд тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень                                      | 8169 | 19    | 0  | 0 | 19  | 0 | 0 | 0 | 0    |
|   |      | <b>Ремонт</b>                                                                                                                                                       |      | 1 439 | 27 | 9 | 118 | 2 | 0 | 0 | 1283 |
|   | 6421 | Поточний ремонт маневрових тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, за програмою ПР-1         | 8269 | 159   | 27 | 9 | 118 | 2 | 0 | 0 | 3    |
|   | 6422 | Поточний ремонт маневрових тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, за програмою ПР-2         | 8270 | 0     | 0  | 0 | 0   | 0 | 0 | 0 | 0    |
|   | 6423 | Поточний ремонт маневрових тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, за програмою ПР-3         | 8271 | 1280  | 0  | 0 | 0   | 0 | 0 | 0 | 1280 |
|   | 6424 | Поточний ремонт маневрових тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, за програмою ПР-3П        | 8272 | 0     | 0  | 0 | 0   | 0 | 0 | 0 | 0    |



## Продовження таблиці Б.4

| А | Б    | В                                                                                                                                                                                              | Г    | 1           | 2           | 3          | 4          | 5          | 6        | 7         | 8          |
|---|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------------|-------------|------------|------------|------------|----------|-----------|------------|
|   | 6425 | Капітальний ремонт маневрових тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень                                                    | 8273 | 0           | 0           | 0          | 0          | 0          | 0        | 0         | 0          |
|   | 6426 | Сервісне обслуговування вузлів та систем тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень                                         | 8274 | 0           | 0           | 0          | 0          | 0          | 0        | 0         | 0          |
|   |      | Загальновиробничі витрати                                                                                                                                                                      |      | 1307        | 494         | 189        | 69         | 54         | 36       | 142       | 323        |
|   |      | Адміністративні витрати                                                                                                                                                                        |      | 137         | 75          | 29         | 1          | 2          | 1        | 4         | 26         |
|   |      | Витрати на збут                                                                                                                                                                                |      | 0           | 0           | 0          | 0          | 0          | 0        | 0         | 0          |
|   |      | <b>Тепловози у приміському сполученні</b>                                                                                                                                                      |      | <b>3409</b> | <b>1489</b> | <b>562</b> | <b>373</b> | <b>989</b> | <b>0</b> | <b>17</b> | <b>-21</b> |
|   | 5202 | Робота тепловозів у приміському сполученні                                                                                                                                                     | 8171 | 2819        | 1167        | 440        | 280        | 960        | 0        | 0         | -28        |
|   | 5205 | Екіпірування тепловозів, які працюють у приміському сполученні                                                                                                                                 | 8172 | 146         | 87          | 33         | 2          | 23         | 0        | 0         | 1          |
|   | 5225 | Амортизація тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, та працюють у приміському сполученні                                | 8173 | 17          | 0           | 0          | 0          | 0          | 0        | 17        | 0          |
|   |      | Технічний огляд                                                                                                                                                                                |      | 297         | 184         | 69         | 36         | 4          | 0        | 0         | 4          |
|   | 5226 | Технічне обслуговування тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, за програмою ТО-2, та працюють у приміському сполученні | 8174 | 76          | 53          | 20         | 2          | 0          | 0        | 0         | 1          |
|   | 5227 | Технічне обслуговування тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, за програмою ТО-3, та працюють у приміському сполученні | 8175 | 221         | 131         | 49         | 34         | 4          | 0        | 0         | 3          |
|   |      | <b>Ремонт</b>                                                                                                                                                                                  |      | <b>130</b>  | <b>51</b>   | <b>20</b>  | <b>55</b>  | <b>2</b>   | <b>0</b> | <b>0</b>  | <b>2</b>   |

## Продовження таблиці Б.4

| А | Б    | В                                                                                                                                                                                      | Г    | 1     | 2     | 3   | 4   | 5   | 6  | 7   | 8    |
|---|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------|-------|-----|-----|-----|----|-----|------|
|   | 6427 | Поточний ремонт тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, за програмою ПР-1, та працюють у приміському сполученні | 8275 | 117   | 44    | 17  | 52  | 2   | 0  | 0   | 2    |
|   | 6428 | Поточний ремонт тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, за програмою ПР-2, та працюють у приміському сполученні | 8276 | 0     | 0     | 0   | 0   | 0   | 0  | 0   | 0    |
|   | 6429 | Поточний ремонт тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, за програмою ПР-3, та працюють у приміському сполученні | 8277 | 13    | 7     | 3   | 3   | 0   | 0  | 0   | 0    |
|   | 6430 | Капітальний ремонт тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, та працюють у приміському сполученні                 | 8278 | 0     | 0     | 0   | 0   | 0   | 0  | 0   | 0    |
|   |      | Загальновиробничі витрати                                                                                                                                                              |      | 449   | 170   | 65  | 24  | 18  | 12 | 49  | 111  |
|   |      | Адміністративні витрати                                                                                                                                                                |      | 47    | 26    | 10  | 0   | 1   | 0  | 1   | 9    |
|   |      | Витрати на збут                                                                                                                                                                        |      | 0     | 0     | 0   | 0   | 0   | 0  | 0   | 0    |
|   |      | <b>Тепловози на госп потреби</b>                                                                                                                                                       |      | 2 416 | 1 426 | 611 | 313 | 103 | 0  | 133 | -170 |
|   | 5228 | Робота тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, та працюють на господарські потреби підрозділу                   | 8176 | 1848  | 1067  | 471 | 39  | 102 | 0  | 0   | 169  |
|   | 5229 | Екіпірування тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, та працюють на господарські потреби підрозділу             | 8177 | 51    | 37    | 14  | 0   | 0   | 0  | 0   |      |

## Продовження таблиці Б.4

| А | Б    | В                                                                                                                                                                                                        | Г    | 1   | 2   | 3   | 4   | 5 | 6 | 7  | 8    |
|---|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|-----|-----|-----|---|---|----|------|
|   | 5230 | Амортизація тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, та працюють на господарські потреби підрозділу                                | 8178 | 48  | 0   | 0   | 0   | 0 | 0 | 48 | 0    |
|   |      | Технічний огляд                                                                                                                                                                                          |      | 413 | 287 | 112 | 268 | 0 | 0 | 85 | -339 |
|   | 5231 | Технічне обслуговування тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, за програмою ТО-2, та працюють на господарські потреби підрозділу | 8179 | 174 | 225 | 88  | 200 | 0 | 0 | 0  | -339 |
|   | 5232 | Технічне обслуговування тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, за програмою ТО-3, та працюють на господарські потреби підрозділу | 8180 | 239 | 62  | 24  | 68  | 0 | 0 | 85 | 0    |
|   | 5233 | Комісійний огляд тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, та працюють на господарські потреби підрозділу                           | 8181 | 0   | 0   | 0   | 0   | 0 | 0 | 0  | 0    |
|   |      | <b>Ремонт</b>                                                                                                                                                                                            |      | 56  | 35  | 14  | 6   | 1 | 0 | 0  | 0    |
|   | 6431 | Поточний ремонт тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, за програмою ПР-1, та працюють на господарські потреби підрозділу         | 8279 | 31  | 18  | 7   | 5   | 1 | 0 | 0  | 0    |
|   | 6432 | Поточний ремонт тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, за програмою ПР-2, та працюють на господарські потреби підрозділу         | 8280 | 0   | 0   | 0   | 0   | 0 | 0 | 0  | 0    |

## Продовження таблиці Б.4

| А | Б    | В                                                                                                                                                                                                      | Г           | 1       | 2      | 3      | 4     | 5      | 6     | 7      | 8     |
|---|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------|--------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|
|   | 6433 | Поточний ремонт тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, за програмою ПР-3, та працюють на господарські потреби підрозділу       | 8281        | 25      | 17     | 7      | 1     | 0      | 0     | 0      | 0     |
|   | 6434 | Капітальний ремонт тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, та працюють на господарські потреби підрозділу                       | 8282        | 0       | 0      | 0      | 0     | 0      | 0     | 0      | 0     |
|   | 6435 | Сервісне обслуговування вузлів та систем тепловозів, що знаходяться на балансі структурних підрозділів господарства приміських пасажирських перевезень, та працюють на господарські потреби підрозділу | 8283        | 0       | 0      | 0      | 0     | 0      | 0     | 0      | 0     |
|   |      | Загальновиробничі витрати                                                                                                                                                                              |             | 318     | 120    | 46     | 17    | 13     | 9     | 35     | 79    |
|   |      | Адміністративні витрати                                                                                                                                                                                |             | 33      | 18     | 7      | 0     | 0      | 0     | 1      | 6     |
|   |      | Витрати на збут                                                                                                                                                                                        |             | 0       | 0      | 0      | 0     | 0      | 0     | 0      | 0     |
|   |      | Загальновиробничі витрати                                                                                                                                                                              | 8315,2      | 2 074   | 784    | 300    | 109   | 85     | 57    | 226    | 513   |
|   |      | Адміністративні витрати                                                                                                                                                                                | 8320,2      | 218     | 119    | 46     | 2     | 3      | 1     | 6      | 41    |
|   |      | Витрати на збут                                                                                                                                                                                        | 8325,2      | 0       | 0      | 0      | 0     | 0      | 0     | 0      | 0     |
| 5 |      | <b>Локомотивне господарство – всього (сума рядків 8801, 9020, 9146):</b>                                                                                                                               | <b>8800</b> | 184 241 | 34 010 | 13 222 | 9 885 | 85 877 | 5 152 | 31 311 | 4 784 |
|   |      | Прямі витрати                                                                                                                                                                                          |             | 117 441 | 20262  | 7966   | 3025  | 81275  | 4148  | 0      | 765   |
|   |      | Розподілені витрати                                                                                                                                                                                    |             | 41 415  | 3110   | 1178   | 5100  | 3361   | 315   | 29100  | -749  |
|   |      | <i>Тепловози у приміському сполученні</i>                                                                                                                                                              |             | 136 297 | 16 041 | 6 227  | 5 313 | 81 345 | 41    | 26 562 | 768   |
|   | 5202 | Робота тепловозів у приміському сполученні                                                                                                                                                             | 8821        | 104 998 | 14 654 | 5 709  | 2 964 | 81 263 | 0     | 0      | 408   |
|   | 5205 | Екіпірування тепловозів, які працюють у приміському сполученні                                                                                                                                         | 8822        | 939     | 605    | 226    | 39    | 10     | 7     | 0      | 52    |
|   | 5206 | Амортизація поїзних тепловозів, які працюють у пасажирському русі                                                                                                                                      | 8925,2      | 26562   | 0      | 0      | 0     | 0      | 0     | 26562  | 0     |
|   |      | Технічний огляд                                                                                                                                                                                        |             | 1418    | 477    | 176    | 656   | 29     | 3     | 0      | 77    |
|   | 5208 | Технічне обслуговування тепловозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ТО-2                                                                                                               | 8927,2      | 502     | 248    | 91     | 124   | 0      | 0     | 0      | 39    |

Продовження таблиці Б.4

| А | Б    | В                                                                                        | Г      | 1     | 2    | 3    | 4     | 5    | 6   | 7    | 8     |
|---|------|------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-------|------|------|-------|------|-----|------|-------|
|   | 5210 | Технічне обслуговування тепловозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ТО-3 | 8929,2 | 764   | 195  | 74   | 433   | 25   | 2   | 0    | 35    |
|   | 5212 | Технічне обслуговування тепловозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ТО-4 | 8931,2 | 32    | 18   | 6    | 6     | 0    | 1   | 0    | 1     |
|   | 5214 | Технічне обслуговування тепловозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ТО-5 | 8933,2 | 99    | 12   | 4    | 77    | 4    | 0   | 0    | 2     |
|   | 5216 | Комісійний огляд тепловозів, які працюють у пасажирському русі                           | 8935,2 | 21    | 4    | 1    | 16    | 0    | 0   | 0    | 0     |
|   |      | <b>Ремонт</b>                                                                            |        | 2380  | 305  | 116  | 1654  | 43   | 31  | 0    | 231   |
|   | 6410 | Поточний ремонт тепловозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ПР-1         | 9102,2 | 434   | 113  | 44   | 243   | 10   | 5   | 0    | 19    |
|   | 6412 | Поточний ремонт тепловозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ПР-2         | 9104,2 | 34    | 9    | 3    | 18    | 1    | 0   | 0    | 3     |
|   | 6414 | Поточний ремонт тепловозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ПР-3         | 9106,2 | 1 400 | 161  | 61   | 1 265 | 29   | 23  | 0    | -139  |
|   | 6416 | Поточний ремонт тепловозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ПР-3П        | 9108,2 | 192   | 22   | 8    | 127   | 3    | 3   | 0    | 29    |
|   | 6418 | Капітальний ремонт тепловозів, які працюють у пасажирському русі                         | 9110,2 | 320   | 0    | 0    | 1     | 0    | 0   | 0    | 319   |
|   | 6420 | Сервісне обслуговування вузлів та систем тепловозів, які працюють у пасажирському русі   | 9112,2 | 0     | 0    | 0    | 0     | 0    | 0   | 0    | 0     |
|   |      | Загальновиробничі витрати                                                                |        | 20629 | 8587 | 3292 | 1498  | 1055 | 584 | 1867 | 3745  |
|   |      | Адміністративні витрати                                                                  |        | 1151  | 541  | 207  | 12    | 9    | 7   | 30   | 346   |
|   |      | Витрати на збут                                                                          |        | 0     | 0    | 0    | 0     | 0    | 0   | 0    | 0     |
|   | 5282 | <b>Робота тепловозів у колійному господарстві</b>                                        | 8942,5 | 43    | 637  | 240  | 208   | 2448 | 0   | 285  | -3775 |
|   |      | Загальновиробничі витрати                                                                |        | 7     | 3    | 1    | 0     | 0    | 0   | 1    | 1     |
|   |      | Адміністративні витрати                                                                  |        | 0     | 0    | 0    | 0     | 0    | 0   | 0    | 0     |
|   |      | Витрати на збут                                                                          |        | 0     | 0    | 0    | 0     | 0    | 0   | 0    | 0     |

Продовження таблиці Б.4

| А | Б    | В                                                                                                   | Г      | 1    | 2   | 3   | 4   | 5   | 6 | 7   | 8    |
|---|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------|-----|-----|-----|-----|---|-----|------|
|   |      | <b>Маневрові тепловози</b>                                                                          |        | 1599 | 284 | 111 | 175 | 839 | 0 | 280 | -90  |
|   | 5203 | Робота тепловозів на маневрах у пасажирському русі                                                  | 8924,2 | 1003 | 232 | 93  | 33  | 839 | 0 | 1   | -195 |
|   |      | Технічний огляд                                                                                     |        | 398  | 38  | 13  | 58  | 0   | 0 | 279 | 10   |
|   | 5207 | Амортизація спеціально-маневрових тепловозів, які працюють у пасажирському русі                     | 8926,2 | 279  | 0   | 0   | 0   | 0   | 0 | 279 | 0    |
|   | 5209 | Технічне обслуговування маневрових тепловозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ТО-2 | 8928,2 | 39   | 15  | 5   | 18  | 0   | 0 | 0   | 1    |
|   | 5211 | Технічне обслуговування маневрових тепловозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ТО-3 | 8930,2 | 50   | 13  | 5   | 34  | 0   | 0 | 0   | -2   |
|   | 5213 | Технічне обслуговування маневрових тепловозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ТО-4 | 8932,2 | 4    | 2   | 0   | 2   | 0   | 0 | 0   | 0    |
|   | 5215 | Технічне обслуговування маневрових тепловозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ТО-5 | 8934,2 | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0 | 0   | 0    |
|   | 5281 | Екіпірування маневрових тепловозів                                                                  | 8936,5 | 26   | 8   | 3   | 4   | 0   | 0 | 0   | 11   |
|   |      | <b>Ремонт</b>                                                                                       |        | 198  | 14  | 5   | 84  | 0   | 0 | 0   | 95   |
|   | 6411 | Поточний ремонт маневрових тепловозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ПР-1         | 9103,2 | 40   | 6   | 2   | 32  | 0   | 0 | 0   | 0    |
|   | 6413 | Поточний ремонт маневрових тепловозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ПР-2         | 9105,2 | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0 | 0   | 0    |
|   | 6415 | Поточний ремонт маневрових тепловозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ПР-3         | 9107,2 | 39   | 6   | 2   | 25  | 0   | 0 | 0   | 6    |

Продовження таблиці Б.4

| А | Б    | В                                                                                            | Г      | 1      | 2     | 3     | 4     | 5  | 6     | 7     | 8     |
|---|------|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|-------|-------|-------|----|-------|-------|-------|
|   | 6417 | Поточний ремонт маневрових тепловозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ПР-3П | 9109,2 | 29     | 2     | 1     | 26    | 0  | 0     | 0     | 0     |
|   | 6419 | Капітальний ремонт маневрових тепловозів, які працюють у пасажирському русі                  | 9111,2 | 90     | 0     | 0     | 1     | 0  | 0     | 0     | 89    |
|   |      | Загальновиробничі витрати                                                                    |        | 242    | 101   | 39    | 18    | 12 | 7     | 22    | 44    |
|   |      | Адміністративні витрати                                                                      |        | 14     | 6     | 2     | 0     | 0  | 0     | 0     | 4     |
|   |      | Витрати на збут                                                                              |        | 0      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     |
|   |      | <b>Електровози у приміському сполученні</b>                                                  |        | 20 758 | 6 256 | 2 509 | 2 424 | 4  | 4 216 | 1 961 | 3 388 |
|   | 5002 | Робота електровозів у приміському сполученні                                                 | 8815   | 11233  | 4832  | 1965  | 5     | 0  | 4131  | 0     | 300   |
|   | 5005 | Екіпірування електровозів, які працюють у приміському сполученні                             | 8816   | 271    | 171   | 66    | 17    | 2  | 10    | 0     | 5     |
|   | 5006 | Амортизація поїзних електровозів, які працюють у пасажирському русі                          | 8912,2 | 1 961  | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 1 961 | 0     |
|   |      | Технічний огляд                                                                              |        | 1 416  | 606   | 231   | 459   | 2  | 14    | 0     | 104   |
|   | 5008 | Технічне обслуговування електровозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ТО-2   | 8914,2 | 919    | 431   | 162   | 251   | 2  | 9     | 0     | 64    |
|   | 5010 | Технічне обслуговування електровозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ТО-3   | 8916,2 | 348    | 126   | 49    | 135   | 0  | 4     | 0     | 34    |
|   | 5012 | Технічне обслуговування електровозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ТО-4   | 8918,2 | 52     | 17    | 6     | 28    | 0  | 0     | 0     | 1     |
|   | 5014 | Технічне обслуговування електровозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ТО-5   | 8920,2 | 78     | 30    | 13    | 32    | 0  | 1     | 0     | 2     |
|   | 5016 | Комісійний огляд електровозів, які працюють у пасажирському русі.                            | 8922,2 | 19     | 2     | 1     | 13    | 0  | 0     | 0     | 3     |
|   |      | <b>Ремонт рухомого складу</b>                                                                |        | 5 877  | 647   | 247   | 1 943 | 0  | 61    | 0     | 2 979 |
|   | 6210 | У тому числі за статтями:                                                                    |        |        |       |       |       |    |       |       |       |
|   |      | Поточний ремонт електровозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ПР-1           | 9091,2 | 1 130  | 385   | 147   | 488   | 0  | 23    | 0     | 87    |

Продовження таблиці Б.4

| А | Б    | В                                                                                                     | Г      | 1     | 2    | 3   | 4   | 5   | 6   | 7   | 8     |
|---|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
|   | 6212 | Поточний ремонт електровозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ПР-2                    | 9093,2 | 257   | 59   | 23  | 156 | 0   | 6   | 0   | 13    |
|   | 6214 | Поточний ремонт електровозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ПР-3                    | 9095,2 | 1 080 | 132  | 51  | 772 | 0   | 18  | 0   | 107   |
|   | 6216 | Поточний ремонт електровозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ПР-3П                   | 9097,2 | 673   | 71   | 26  | 527 | 0   | 14  | 0   | 35    |
|   | 6218 | Капітальний ремонт електровозів, які працюють у пасажирському русі                                    | 9099,2 | 2 737 | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 2 737 |
|   | 6220 | Сервісне обслуговування вузлів та систем електровозів, які працюють у пасажирському русі              | 9101,2 | 0     | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0     |
|   |      | Загальновиробничі витрати                                                                             |        | 3142  | 1308 | 501 | 228 | 161 | 89  | 284 | 570   |
|   |      | Адміністративні витрати                                                                               |        | 175   | 82   | 31  | 2   | 1   | 1   | 5   | 53    |
|   |      | Витрати на збут                                                                                       |        | 0     | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0     |
|   | 5042 | <b>Робота електровозів у колійному господарстві</b>                                                   | 8941,5 | -2    | 67   | 25  | 2   | 0   | 99  | 12  | -207  |
|   |      | Загальновиробничі витрати                                                                             |        | 0     | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0     |
|   |      | Адміністративні витрати                                                                               |        | 0     | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0     |
|   |      | Витрати на збут                                                                                       |        | 0     | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0     |
|   |      | <b>Маневрові електровози</b>                                                                          |        | 161   | 87   | 32  | 3   | 0   | 107 | 0   | -68   |
|   | 5003 | У тому числі за статтями:<br>Робота електровозів на маневрах у пасажирському русі                     | 8911,2 | 153   | 83   | 31  | 0   | 0   | 107 | 0   | -68   |
|   | 5007 | Амортизація спеціально маневрових електровозів, які працюють у пасажирському русі                     | 8913,2 | 0     | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0     |
|   |      | Технічний огляд                                                                                       |        | 0     | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0     |
|   | 5009 | Технічне обслуговування маневрових електровозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ТО-2 | 8915,2 | 0     | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0     |
|   | 5011 | Технічне обслуговування маневрових електровозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ТО-3 | 8917,2 | 0     | 0    | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0     |

Закінчення таблиці Б.4



| А | Б    | В                                                                                                     | Г      | 1       | 2      | 3      | 4      | 5      | 6     | 7      | 8     |
|---|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|-------|
|   | 5013 | Технічне обслуговування маневрових електровозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ТО-4 | 8919,2 | 0       | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0      | 0     |
|   | 5015 | Технічне обслуговування маневрових електровозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ТО-5 | 8921,2 | 0       | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0      | 0     |
|   | 5041 | Екіпірування маневрових електровозів                                                                  | 8923,5 | 0       | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0      | 0     |
|   |      | <b>Ремонт</b>                                                                                         |        | 8       | 4      | 1      | 3      | 0      | 0     | 0      | 0     |
|   | 6211 | Поточний ремонт маневрових електровозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ПР-1         | 9092,2 | 8       | 4      | 1      | 3      | 0      | 0     | 0      | 0     |
|   | 6213 | Поточний ремонт маневрових електровозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ПР-2         | 9094,2 | 0       | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0      | 0     |
|   | 6215 | Поточний ремонт маневрових електровозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ПР-3         | 9096,2 | 0       | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0      | 0     |
|   | 6217 | Поточний ремонт маневрових електровозів, які працюють у пасажирському русі, за програмою ПР-3П        | 9098,2 | 0       | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0      | 0     |
|   | 6219 | Капітальний ремонт маневрових електровозів, які працюють у пасажирському русі                         | 9100,2 | 0       | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0      | 0     |
|   |      | Загальновиробничі витрати                                                                             |        | 24      | 10     | 4      | 2      | 1      | 1     | 2      | 4     |
|   |      | Адміністративні витрати                                                                               |        | 1       | 1      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0      | 0     |
|   |      | Витрати на збут                                                                                       |        | 0       | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0      | 0     |
|   |      | Загальновиробничі витрати                                                                             | 9135,5 | 24 043  | 10 008 | 3 837  | 1 746  | 1 230  | 681   | 2 176  | 4 365 |
|   |      | Адміністративні витрати                                                                               | 9140,5 | 1 342   | 630    | 241    | 14     | 11     | 8     | 35     | 403   |
|   |      | Витрати на збут                                                                                       | 9145,5 | 0       | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0      | 0     |
|   |      | <b>ВСЬОГО</b>                                                                                         |        | 202 288 | 41 456 | 16 184 | 11 355 | 91 496 | 5 220 | 33 252 | 3 325 |

## Додаток Б.5

### Моторвагонна складова

#### Таблиця Б.5 – Калькуляція собівартості вантажних та пасажирських перевезень

Україна 2010 рік

| А                               | Б    | Назва господарства, виду економічної діяльності та найменування статті витрат                   | Г           | Всього витрат, тис. грн. | У тому числі    |                                  |                     |        |                 |             |              |
|---------------------------------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------------|-----------------|----------------------------------|---------------------|--------|-----------------|-------------|--------------|
|                                 |      |                                                                                                 |             |                          | На оплату праці | Відрахування на соціальні заходи | Матеріальні витрати |        |                 | амортизація | інші витрати |
|                                 |      |                                                                                                 |             |                          |                 |                                  | матеріали           | паливо | електро-енергія |             |              |
| А                               | Б    | В                                                                                               | Г           | 1                        | 2               | 3                                | 4                   | 5      | 6               | 7           | 8            |
| <b>V Мотор-вагонна складова</b> |      |                                                                                                 |             |                          |                 |                                  |                     |        |                 |             |              |
| <b>2</b>                        |      | <b>ГОСПОДАРСТВО ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ</b>                                                       | <b>8000</b> | 1 573 453                | 324 868         | 125 301                          | 186 506             | 98 024 | 255 578         | 360 562     | 222 614      |
|                                 |      | У тому числі:<br>1. Прямі витрати з перевезень – всього (сума рядків 8127-8183)                 | 8126,2      | 1 373 620                | 246 131         | 95 139                           | 176 846             | 90 360 | 250 506         | 340 329     | 174 309      |
|                                 |      | <i>Електросекцій в приміському сполученні</i>                                                   |             | 1 028 768                | 192 676         | 74 716                           | 132 660             | 136    | 250 228         | 285 123     | 93 229       |
|                                 | 5102 | У тому числі за статтями:<br>Робота електросекцій у приміському сполученні                      | 8127        | 429 898                  | 106 604         | 41 575                           | 493                 | 0      | 248 733         | 0           | 32 493       |
|                                 | 5104 | Обслуговування електросекцій, які працюють у приміському сполученні                             | 8128        | 44869                    | 29660           | 11573                            | 379                 | 0      | 0               | 0           | 3257         |
|                                 | 5106 | Прибирання електросекцій, які працюють у приміському сполученні                                 | 8129        | 17805                    | 8851            | 3465                             | 1870                | 0      | 12              | 0           | 3607         |
|                                 | 5108 | Амортизація електросекцій, які працюють у приміському сполученні                                | 8130        | 285122                   | 0               | 0                                | 0                   | 0      | 0               | 285122      | 0            |
|                                 | 5119 | Послуги електросекцій залізниць інших держав, пов'язані з перевезеннями пасажирів               | 8183        | 0                        | 0               | 0                                | 0                   | 0      | 0               | 0           | 0            |
|                                 |      | <i>технічний огляд</i>                                                                          |             | 80566                    | 22852           | 8656                             | 40670               | 52     | 438             | 1           | 7897         |
|                                 | 5109 | Технічне обслуговування електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-2 | 8143        | 12239                    | 5125            | 1913                             | 3410                | 2      | 28              | 0           | 1761         |

Продовження таблиці Б.5

| А | Б    | В                                                                                               | Г    | 1      | 2     | 3     | 4     | 5    | 6    | 7     | 8     |
|---|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------|-------|-------|-------|------|------|-------|-------|
|   | 5110 | Технічне обслуговування електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-3 | 8144 | 65470  | 17147 | 6524  | 35554 | 50   | 372  | 0     | 5823  |
|   | 5111 | Технічне обслуговування електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-4 | 8145 | 1674   | 376   | 143   | 900   | 0    | 37   | 1     | 217   |
|   | 5112 | Технічне обслуговування електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-5 | 8146 | 182    | 55    | 20    | 88    | 0    | 1    | 0     | 18    |
|   | 5113 | Комісійний огляд електросекцій, які працюють у приміському сполученні                           | 8147 | 1001   | 149   | 56    | 718   | 0    | 0    | 0     | 78    |
|   |      | <b>ремонт</b>                                                                                   |      | 170508 | 24709 | 9447  | 89248 | 84   | 1045 | 0     | 45975 |
|   | 6306 | Поточний ремонт електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-1         | 8245 | 42424  | 11304 | 4262  | 21578 | 10   | 370  | 0     | 4900  |
|   | 6307 | Поточний ремонт електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-2         | 8246 | 22261  | 2885  | 1115  | 16950 | 37   | 131  | 0     | 1143  |
|   | 6308 | Поточний ремонт електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-3         | 8247 | 48346  | 7264  | 2814  | 31246 | 33   | 364  | 0     | 6625  |
|   | 6309 | Поточний ремонт електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-3П        | 8248 | 22362  | 2807  | 1087  | 15499 | 2    | 117  | 0     | 2850  |
|   | 6310 | Капітальний ремонт електросекцій, які працюють у приміському сполученні                         | 8249 | 35115  | 449   | 169   | 3975  | 2    | 63   | 0     | 30457 |
|   | 6311 | Сервісне обслуговування вузлів та систем електросекцій, які працюють у приміському сполученні   | 8250 | 0      | 0     | 0     | 0     | 0    | 0    | 0     | 0     |
|   |      | Загальновиробничі витрати                                                                       |      | 135434 | 51224 | 19583 | 7120  | 5547 | 3731 | 14756 | 33473 |

Продовження таблиці Б.5

| А | Б    | В                                                                                                   | Г    | 1       | 2      | 3      | 4      | 5      | 6   | 7      | 8      |
|---|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------|---------|--------|--------|--------|--------|-----|--------|--------|
|   |      | Адміністративні витрати                                                                             |      | 14230   | 7746   | 3007   | 115    | 192    | 68  | 398    | 2704   |
|   |      | Витрати на збут                                                                                     |      | 0       | 0      | 0      | 0      | 0      | 0   | 0      | 0      |
|   |      | <i>Дизель поїзди в приміському сполученні</i>                                                       |      | 344 852 | 53 455 | 20 423 | 44 186 | 90 224 | 278 | 55 206 | 81 080 |
|   | 5302 | Робота дизельних поїздів у приміському сполученні                                                   | 8131 | 189510  | 29435  | 11198  | 14157  | 89570  | 0   | 0      | 45150  |
|   | 5304 | Обслуговування вагонів у дизельних поїздах приміського сполучення                                   | 8132 | 9590    | 6351   | 2517   | 44     | 0      | 0   | 0      | 678    |
|   | 5306 | Екіпірування та прибирання дизельних поїздів, що працюють у приміському сполученні                  | 8133 | 8179    | 2838   | 1072   | 136    | 12     | 70  | 0      | 4051   |
|   | 5308 | Амортизація дизельних поїздів, що працюють у приміському сполученні                                 | 8134 | 55 206  | 0      | 0      | 0      | 0      | 0   | 55 206 | 0      |
|   | 5319 | Послуги дизельних поїздів залізниць інших держав, пов'язані з перевезеннями пасажирів               | 8182 | 0       | 0      | 0      | 0      | 0      | 0   | 0      | 0      |
|   |      | <i>технічний огляд</i>                                                                              |      | 38 482  | 10160  | 3863   | 8882   | 462    | 140 | 0      | 14975  |
|   | 5309 | Технічне обслуговування дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-2 | 8148 | 13 603  | 4 569  | 1 738  | 1 766  | 25     | 131 | 0      | 5 374  |
|   | 5310 | Технічне обслуговування дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-3 | 8149 | 21 104  | 5 417  | 2 060  | 6 760  | 433    | 0   | 0      | 6 434  |
|   | 5311 | Технічне обслуговування дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-4 | 8150 | 303     | 8      | 3      | 185    | 3      | 9   | 0      | 95     |
|   | 5312 | Технічне обслуговування дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-5 | 8151 | 132     | 20     | 8      | 73     | 1      | 0   | 0      | 30     |
|   | 5313 | Комісійний огляд дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні                           | 8152 | 3 340   | 146    | 54     | 98     | 0      | 0   | 0      | 3 042  |

Продовження таблиці Б.5

| А        | Б    | В                                                                                                 | Г             | 1       | 2      | 3      | 4      | 5      | 6      | 7      | 8       |
|----------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
|          |      | <b>Ремонт</b>                                                                                     |               | 43 885  | 4671   | 1773   | 20967  | 180    | 68     | 0      | 16226   |
|          | 6506 | Поточний ремонт дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-1       | 8251          | 10 609  | 2 015  | 771    | 3 363  | 128    | 39     | 0      | 4 293   |
|          | 6507 | Поточний ремонт дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-2       | 8252          | 4 748   | 407    | 152    | 2 186  | 3      | 15     | 0      | 1 985   |
|          | 6508 | Поточний ремонт дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-3       | 8253          | 17 454  | 1 768  | 668    | 12 035 | 43     | 14     | 0      | 2 926   |
|          | 6509 | Поточний ремонт дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-3П      | 8254          | 8 192   | 481    | 182    | 3 383  | 6      | 0      | 0      | 4 140   |
|          | 6510 | Капітальний ремонт дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні                       | 8255          | 2 794   | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 2 794   |
|          | 6511 | Сервісне обслуговування вузлів та систем дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні | 8256          | 88      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 88      |
|          |      | Загальновиробничі витрати                                                                         |               | 45 399  | 17 171 | 6 564  | 2 387  | 1 860  | 1 250  | 4 946  | 11 221  |
|          |      | Адміністративні витрати                                                                           |               | 4 770   | 2 596  | 1 008  | 38     | 65     | 23     | 133    | 907     |
|          |      | Витрати на збут                                                                                   |               | 0       | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0       |
|          |      | Загальновиробничі витрати                                                                         | 8315,2        | 180 833 | 68 395 | 26 147 | 9 507  | 7 407  | 4 981  | 19 702 | 44 694  |
|          |      | Адміністративні витрати                                                                           | 8320,2        | 19 000  | 10 342 | 4 015  | 153    | 257    | 91     | 531    | 3 611   |
|          |      | Витрати на збут                                                                                   | 8325,2        | 0       | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0       |
| <b>5</b> |      | <b>Локомотивне господарство – всього (сума рядків 8801, 9020, 9146):</b>                          | <b>8800</b>   | 283 015 | 95 207 | 36 404 | 52 146 | 83 780 | 26 240 | 38 887 | -49 651 |
|          |      | <i>у тому числі:</i>                                                                              |               |         |        |        |        |        |        |        |         |
|          |      | <i>1. Прямі витрати з пасажирських перевезень у приміському сполученні – всього:</i>              | <i>8888,1</i> | 232 713 | 74 127 | 28 323 | 48 659 | 81 322 | 24 875 | 34 506 | -59 099 |
|          |      | <b>Ектросекцій в приміському сполученні</b>                                                       |               | 62 970  | 22 495 | 8 667  | 4 332  | 0      | 24 755 | 11 261 | -8 540  |

## Продовження таблиці Б.5

| А | Б | В | Г | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

|      |                                                                                                 |      |        |        |       |       |   |        |        |         |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------|--------|-------|-------|---|--------|--------|---------|
| 5102 | Робота електросекцій у приміському сполученні                                                   | 8817 | 26 167 | 13 375 | 5 164 | 0     | 0 | 24 651 | 0      | -17 023 |
| 5104 | Обслуговування електросекцій, які працюють у приміському сполученні                             | 8818 | 4 413  | 2 835  | 1 120 | 6     | 0 | 6      | 0      | 446     |
| 5106 | Прибирання електросекцій, які працюють у приміському сполученні                                 | 8819 | 1 127  | 1 795  | 696   | 153   | 0 | 46     | 0      | -1 563  |
| 5108 | Амортизація електросекцій, які працюють у приміському сполученні                                | 8820 | 11 261 | 0      | 0     | 0     | 0 | 0      | 11 261 | 0       |
| 5119 | Послуги електросекцій залізниць інших держав, пов'язані з перевезеннями пасажирів               | 8901 | 0      | 0      | 0     | 0     | 0 | 0      | 0      | 0       |
|      | <b>технічний огляд</b>                                                                          |      | 6 193  | 3 079  | 1 152 | 2 588 | 0 | 37     | 0      | -663    |
| 5109 | Технічне обслуговування електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-2 | 8866 | 2562   | 1621   | 610   | 896   | 0 | 36     | 0      | -601    |
| 5110 | Технічне обслуговування електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-3 | 8867 | 3529   | 1398   | 520   | 1666  | 0 | 0      | 0      | -55     |
| 5111 | Технічне обслуговування електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-4 | 8868 | 0      | 2      | 1     | 4     | 0 | 1      | 0      | -8      |
| 5112 | Технічне обслуговування електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-5 | 8869 | 74     | 52     | 19    | 2     | 0 | 0      | 0      | 1       |
| 5113 | Комісійний огляд електросекцій, які працюють у приміському сполученні                           | 8870 | 28     | 6      | 2     | 20    | 0 | 0      | 0      | 0       |

## Продовження таблиці Б.5

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| А | Б | В | Г | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

|  |      |                                                                                                                      |      |         |        |        |        |        |     |        |         |
|--|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|---------|--------|--------|--------|--------|-----|--------|---------|
|  |      | <i>ремонт</i>                                                                                                        |      | 13809   | 1411   | 535    | 1585   | 0      | 15  | 0      | 10263   |
|  | 6306 | У тому числі за статтями:<br>Поточний ремонт електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-1 | 9048 | 1659    | 1082   | 411    | 317    | 0      | 15  | 0      | -166    |
|  | 6307 | Поточний ремонт електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-2                              | 9049 | 324     | 43     | 16     | 261    | 0      | 0   | 0      | 4       |
|  | 6308 | Поточний ремонт електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-3                              | 9050 | 1403    | 286    | 108    | 1007   | 0      | 0   | 0      | 2       |
|  | 6309 | Поточний ремонт електросекцій, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-3П                             | 9051 | 0       | 0      | 0      | 0      | 0      | 0   | 0      | 0       |
|  | 6310 | Капітальний ремонт електросекцій, які працюють у приміському сполученні                                              | 9052 | 10423   | 0      | 0      | 0      | 0      | 0   | 0      | 10423   |
|  | 6311 | Сервісне обслуговування вузлів та систем електросекцій, які працюють у приміському сполученні                        | 9053 | 0       | 0      | 0      | 0      | 0      | 0   | 0      | 0       |
|  |      | Загальновиробничі витрати                                                                                            |      | 12 892  | 5 366  | 2 057  | 936    | 659    | 365 | 1 167  | 2 340   |
|  |      | Адміністративні витрати                                                                                              |      | 720     | 338    | 129    | 7      | 6      | 4   | 19     | 216     |
|  |      | Витрати на збут                                                                                                      |      | 0       | 0      | 0      | 0      | 0      | 0   | 0      | 0       |
|  |      | <i>Дизель поїзди в приміському сполученні</i>                                                                        |      | 169 743 | 51 632 | 19 656 | 44 327 | 81 322 | 120 | 23 245 | -50 559 |
|  | 5302 | Робота дизельних поїздів у приміському сполученні                                                                    | 8823 | 98 270  | 26 841 | 10 240 | 15 364 | 80 747 | 0   | 0      | -34 922 |
|  | 5304 | Обслуговування вагонів у дизельних поїздах приміського сполучення                                                    | 8824 | 7 088   | 4 679  | 1 803  | 62     | 0      | 0   | 0      | 544     |
|  | 5306 | Екіпірування та прибирання дизельних поїздів, що працюють у приміському сполученні                                   | 8825 | 4 021   | 3 991  | 1 497  | 280    | 10     | 81  | 0      | -1 838  |
|  | 5308 | Амортизація дизельних поїздів, що працюють у приміському сполученні                                                  | 8826 | 23 245  | 0      | 0      | 0      | 0      | 0   | 23 245 | 0       |

Продовження таблиці Б.5

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| А | Б | В | Г | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

|      |                                                                                                     |      |        |        |       |        |     |    |   |        |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------|--------|-------|--------|-----|----|---|--------|
| 5319 | Послуги дизельних поїздів залізниць інших держав, пов'язані з перевезеннями пасажирів               | 8900 | 200    | 0      | 0     | 0      | 0   | 0  | 0 | 200    |
|      | <b>технічний огляд</b>                                                                              |      | 17 387 | 10 439 | 3 971 | 8 936  | 363 | 12 | 0 | -6 334 |
| 5309 | Технічне обслуговування дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-2 | 8871 | 6 084  | 5 764  | 2 192 | 880    | 0   | 4  | 0 | -2 756 |
| 5310 | Технічне обслуговування дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-3 | 8872 | 10 609 | 4 475  | 1 704 | 7 730  | 362 | 2  | 0 | -3 664 |
| 5311 | Технічне обслуговування дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-4 | 8873 | 220    | 136    | 51    | 35     | 0   | 6  | 0 | -8     |
| 5312 | Технічне обслуговування дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ТО-5 | 8874 | 98     | 40     | 15    | 42     | 1   | 0  | 0 | 0      |
| 5313 | Комісійний огляд дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні                           | 8875 | 176    | 24     | 9     | 249    | 0   | 0  | 0 | -106   |
| 5319 | Послуги дизельних поїздів залізниць інших держав, пов'язані з перевезеннями пасажирів               | 8900 | 200    | 0      | 0     | 0      | 0   | 0  | 0 | 200    |
|      | <b>Ремонт</b>                                                                                       |      | 19 532 | 5 682  | 2 145 | 19 685 | 202 | 27 | 0 | -8 209 |
| 6506 | Поточний ремонт дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-1         | 9054 | 5 841  | 2 395  | 901   | 4 946  | 146 | 21 | 0 | -2 568 |
| 6507 | Поточний ремонт дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-2         | 9055 | 1 648  | 516    | 196   | 2 444  | 13  | 0  | 0 | -1 521 |
| 6508 | Поточний ремонт дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-3         | 9056 | 10 196 | 1 901  | 718   | 8 751  | 28  | 0  | 0 | -1 202 |
| 6509 | Поточний ремонт дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні, за програмою ПР-3П        | 9057 | 1 847  | 870    | 330   | 3 544  | 15  | 6  | 0 | -2 918 |

## Закінчення таблиці Б.5

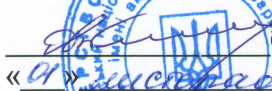
|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| А | Б | В | Г | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|



|  |      |                                                                                                   |                 |           |         |         |         |         |         |         |         |
|--|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|  | 6510 | Капітальний ремонт дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні                       | 9058            | 0         | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |
|  | 6511 | Сервісне обслуговування вузлів та систем дизельних поїздів, які працюють у приміському сполученні | 9059            | 0         | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |
|  |      | Загальновиробничі витрати                                                                         |                 | 34 751    | 14 466  | 5 546   | 2 524   | 1 777   | 984     | 3 145   | 6 309   |
|  |      | Адміністративні витрати                                                                           |                 | 1 939     | 910     | 349     | 20      | 16      | 12      | 50      | 583     |
|  |      | Витрати на збут                                                                                   |                 | 0         | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |
|  |      | Загальновиробничі витрати                                                                         | 9135,5          | 47 643    | 19 832  | 7 603   | 3 460   | 2 436   | 1 349   | 4 312   | 8 649   |
|  |      | Адміністративні витрати                                                                           | 9140,5          | 2 659     | 1 248   | 478     | 27      | 22      | 16      | 69      | 799     |
|  |      | Витрати на збут                                                                                   | 9145,5          | 0         | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |
|  |      | <b>ВСЬОГО</b>                                                                                     | <b>10 120,0</b> | 1 856 468 | 420 075 | 161 705 | 238 652 | 181 804 | 281 818 | 399 449 | 172 963 |

## Додаток В

ЗАТВЕРДЖУЮ

Ректор Дніпропетровського  
національного університету  
залізничного транспорту  
імені академіка В. Лазаряна  
« 01 листопада » 2011 р.

## АКТ

про впровадження основних положень та результатів кандидатської  
дисертаційної роботи Пінчук Олени Петрівни  
«Підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень в умовах  
реформування залізничного транспорту»  
у навчальному процесі Дніпропетровського національного університету  
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

м. Дніпропетровськ

01 листопада 2011 року

Дисертаційне дослідження Пінчук Олени Петрівни направлено на вирішення важливого наукового завдання, а саме: розробка 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.

Основні теоретичні і методичні положення дисертаційної роботи здобувача Пінчук О.П. використовуються в навчальному процесі Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна при підготовці бакалаврів та магістрів за спеціальністю 6.030601 «Менеджмент організацій та адміністрування» (дисципліна «Економіка транспорту»).

Перший проректор університету,  
професор, д.т.н.

Б.С. Боднар

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

С.В. Мямлін

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

М.В. Гненний



## Додаток Г

АКТ  
впровадження результатів кандидатської дисертаційної роботи  
Пінчук Олени Петрівни  
«Підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень в умовах  
реформування залізничного транспорту»

м. Дніпропетровськ

01 листопада 2011 року

Основні розроблені у процесі дослідження теоретичні і методичні положення дисертаційної роботи Пінчук Олени Петрівни на тему «Підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень в умовах реформування залізничного транспорту» використовуються у діяльності Державного підприємства «Придніпровська залізниця» з метою реформування приміського господарства та підвищення ефективності його функціонування в умовах ринку, а саме:

- розроблено методику економічного обґрунтування організації зонних поїздів приміського сполучення на окремих напрямках руху;
- розроблено методику формування витрат окремого приміського пасажирського поїзду, яка враховує усі конструктивні особливості рухомого складу, швидкість руху, рівень комфорту та класність вагонів, що дозволяє визначити його рентабельність та оперативно надавати пропозиції стосовно зниження собівартості перевезень на певному напрямку руху;
- запропоновано методику визначення тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні з урахуванням розподілу витрат між Укрзалізницею та компанією-оператором за окремими складовими з урахуванням попиту на залізничні перевезення на окремих напрямках руху, за періодами року та днями тижня.

Заступник начальника  
ДП «Придніпровська залізниця»  
з економічних питань



О. Ф. Мазнев  
2011 р.