

ПОШУК ШЛЯХІВ ПІДВИЩЕННЯ ДОХОДНОСТІ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

FINDING OF WAYS IMPROVEMENT THE RATE OF RETURN COMMUTER PASSENGER RAILWAY TRANSPORTATION IN UKRAINE

Продукцією залізничного транспорту є послуги з перевезення вантажів та пасажирів. Доходи від такого виду діяльності відіграють провідну роль у фінансово-господарській діяльності залізничного транспорту, оскільки становлять основу фінансового забезпечення функціонування та розвитку галузі. Водночас процес формування та розподілу доходів не є прозорим. Загалом проблемним питанням у формуванні доходів конкретних залізниць та їх структурних підрозділів є методи перерозподілу результатів продукції, створеної декількома підприємствами, тобто обґрунтування меж, в яких така продукція створена.

На сьогодні пасажирські перевезення є збитковими, здебільшого причиною збитковості даного виду перевезень на залізницях є неефективні тарифи, що суперечать соціальній значимості залізничного транспорту. Існує також інша низка проблем, а саме: значна вартість оновлення рухомого складу та магістралей, що мають відповідати сучасним потребам споживачів, також недосконала організація праці та неефективне використання фінансових ресурсів, і насамперед, майже повна відсутність ефективних інноваційних заходів щодо наближення галузі до рівня світових стандартів.

Перевезення пасажирів приміським залізничним комплексом (ПЗК) є транспортною послугою з переміщення пасажирів у встановлених межах

приміського сполучення з використанням приміських та місцевих електро- та дизельпоїздів, поїздів, сформованих із вагонів різних класів з локомотивною тягою, без нумерації місць у вагонах за приміськими тарифами [1] між приміськими залізничними станціями.

Аналіз наукової, методичної, навчальної літератури та статистичних даних дає змогу стверджувати, що є декілька поглядів щодо одиниць вимірювання транспортної роботи залізниць з перевезень приміських пасажирів. Так, із статистичної звітності щодо перевезень приміських залізничних пасажирів ПАТ «Укрзалізниця» та підпорядкованими їй залізницями можна побачити, що розрахунок середніх фінансових показників ведеться на 10 пас. км. Але аналізуючи існуючі системи оплати за проїзд у приміському залізничному пасажирському сполученні, зазначимо, що існують такі основні види тарифів: покілометровий (коли за одиницю транспортної продукції з перевезень приміських пасажирів прийнято 1 пас. км), зонний та загальний (ґрунтуються на принципі побудови тарифу – коли оплата проїзду до кожної зупинки тарифної зони (або площадки) є однаковою в межах зони, вимірником одиниці транспортної роботи можна вважати відповідно відстань однієї зони та довжину однієї тарифної площадки).

Аналіз наукових доробків вчених різних часів [2, с. 27; 3, с. 146] дає підстави

ствержувати, що деякі з них (праці Дмитрієва В. А., Кедрова В. С., Абрамова А. П.) у своїх дослідженнях базувалися на вимірнику транспортної роботи з перевезення пасажирів – 1 пас. км, також можна зустріти використання вимірника 10 пас. км. У свою чергу аналіз розташування приміських зупинок та приміських зон дає можливість стверджувати, що в межах однієї зони найчастіше розташовано декілька зупинок і встановлення однакової вартості проїзду до кожної з них не є справедливим. Ведення розрахунків собівартості на 10 пас. км також не дають справедливої оцінки вартості перевезень, оскільки на цій відстані також іноді розташовано декілька зупинок.

Таким чином, нові методи визначення поточних витрат мають будуватися на принципах визначення витрат не тільки за напрямками, а й за місцем їх виникнення у повному обсязі та уніфікації (універсалізації) номенклатури витрат з метою її придатності для визначення виробничої та повної собівартості будь-якої роботи, враховуючи як прямі, так і непрямі витрати [4, с. 117]. Це зробить більш прозорими та зрозумілими методи визначення витрат і, як наслідок, тарифоутворення на приміські пасажирські залізничні перевезення.

Розрахунки собівартості перевезень пасажирів у приміських електропоїздах служать базою для встановлення тарифів у приміському сполученні та визначення вартості проїзду конкретним маршрутом. Вартість проїзду у приміському електропоїзді ($C_{прj}$, грн) визначається за формулою:

$$C_{прj} = \sum_{i=1}^m T_{ij} \cdot l_{ij} \cdot k, \quad (1)$$

де l_{ij} – довжина ділянки, км;

T_{ij} – тариф на перевезення залізницею одного пасажирів на 1 км у приміському сполученні, грн/пас. км:

$$T_{ij} = C_{ij} \cdot (1 + R)/100, \quad (2)$$

де k – коефіцієнт, який враховує пільговий проїзд;

R – встановлений рівень рентабельності, %.

Наведений підхід визначення собівартості можна застосовувати як для калькулювання планових (нормативних), так і фактичних величин витрат на перевезення у приміському пасажирському залізничному сполученні. Крім того, такий уніфікований підхід може бути застосовано для визначення собівартості у дальньому та місцевому сполученнях пасажирських поїздів. Таким чином, у дослідженні було встановлено, що єдиним фактором, на який можна вплинути при удосконаленні здійснення пасажирських приміських перевезень, є тариф, що враховує собівартість послуги. Так, за рахунок зменшення тривалості технологічних операцій з рухомих складом і тривалості зупинок для посадки-висадки пасажирів можна зменшити собівартість послуги [5]. При цьому є можливість підвищити рентабельність приміських перевезень та залучити більшу кількість потенційних пасажирів за рахунок зменшення вартості проїзду.

Список використаних джерел

1. Балака, Є. І. Визначення собівартості та тарифів на приміські залізничні пасажирські перевезення [Текст] / Є. І. Балака, О. В. Семенцова, О. Л. Васильєв // Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту залізнич. трансп. імені академіка В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2007. – Вип. 16. – С. 115–121.
2. Кедров, В. С. Железнодорожные пассажирские тарифы [Текст] / В. С. Кедров // Транспортные тарифы: сб. статей; под ред. И. В. Ивлиева, В. П. Потапова. – М.: Трансжелдориздат, 1960. – С. 145–162.

3. Абрамов, А. П. О методике определения себестоимости перевозок грузов для тарифных целей на железных дорогах [Текст] / А. П. Абрамов; под ред. И. В. Ивлиева, В. П. Потапова // Транспортные тарифы: Сб. статей. – М.: Трансжелдориздат, 1960. – С. 163–205.

4. Балака, Є. І. Вдосконалення управлінського обліку як першочерговий крок комерціалізації на залізничному транспорті [Текст] / Є. І. Балака // Проблеми та

перспективи розвитку транспортних систем: технологія, економіка і управління: тези доповідей II-ї наук.-практ. конф. – К.: КУЕТТ, 2004. – С. 117–118.

5. Aleshinskiy, E. S. Using the Petri nets for forming the technological lines of the passenger trains processing in Ukraine [Text] / E. S. Aleshinskiy, V. S. Naumov, G. O. Prymachenko // Archives of Transport. – Warsaw, Poland, 2016. – Vol. 38, Issue 2. – P. 7-15.

УДК 622.6:656.025.6 (477)

Ю. В. Шульдінер, І. М. Іващенко, В. Р. Денисенко

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВЗАЄМОДІЇ ПІДПРИЄМСТВ ГІРНИЧОДОБУВНОГО КОМПЛЕКСУ З «УКРЗАЛІЗНИЦЕЮ»

Y. Shuldiner, I. Ivashchenko, V. Denisenko

IMPROVING EFFICIENCY INTERACTION BETWEEN ENTERPRISES OF MINING COMPLEX WITH "UKRZALIZNYTSIA"

Серед усіх клієнтів ПАТ «Укрзалізниця» гірничодобувні комплекси посідають особливе місце. Під'їзні колії цих комплексів є важливим елементом у логістичному ланцюзі переміщення матеріальних потоків. Вони забезпечують безпосередню взаємодію передачі вантажів від залізниць до вантажовласників.

На даний момент транспортна система України включає більше 7 тисяч під'їзних колій загальною протяжністю більше 27 тис. км. Існуюча система організації експлуатаційної роботи багатьох під'їзних колій і їх взаємодія із залізницями демонструє свою неефективність.

Для вирішення ряду проблем за основу взято аналіз роботи підприємств гірничо-металургійного комплексу Кременчуцької магнітної аномалії в Полтавській області при взаємодії з «Укрзалізницею».

Полтавський гірничо-збагачувальний комбінат (ПГЗК) — підприємство в м.Горішні Плавні, відкрите акціонерне товариство, найбільший український експортер залізрудних котунів до Європи – переробляє залізні руди Горишньо-Плавнинського та Лавриківського родовищ. Об'єкти ПГЗК розміщені на відстані 11 км у південно-східному напрямку від магістральної лінії Полтава-Кременчук. Вхідна залізнична станція ПГЗК – станція Фабрична – має вихід на станцію Золотнишино Південної залізниці. До складу Кременчуцької магнітної аномалії входять також Єристовське, Біланівське і Галещинське родовища залізної руди. Безпосередньо в районі, що розглядається, проходять: залізнична лінія Полтава – Кременчук та залізнична лінія Потоки – Південний Парк – Шлюзи – Золотнишино.