

**Балака Є. І., Семенцова О. В.**

*Українська державна академія залізничного транспорту*

**ВИЗНАЧЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ  
В УМОВАХ ВІДДІЛЕННЯ ПРОЦЕСУ УПРАВЛІННЯ  
ІНФРАСТРУКТУРОЮ ВІД ГОСПОДАРСЬКОЇ РОБОТИ**

**Предложены нетрадиционные подходы к определению себестоимости перевозок пассажиров в пригородном сообщении в поездах, отличающихся населенностью, количеством секций и длиной маршрута.**

Основними напрямками реформування національного залізничного транспорту, згідно з Концепцією Державної програми реформування залізничного транспорту, є створення передумов для запровадження принципів функціонування Європейської транспортної системи. Концепція акцентує увагу на недосконалість існуючих нормативно-правових актів та недостатню прозорість фінансової діяльності галузі. Економічним підґрунтям вирішення цих питань є удосконалення методів визначення собівартості перевезень та обґрунтованих тарифів на них, у т. ч. і приміських перевезень. Адаптація приміського комплексу до ринкових відносин та створення операторів перевезень різних форм власності можливі лише при корінному удосконаленні економічного механізму. Не зважаючи на чисельні та досить ґрунтовні дослідження в області економіки транспорту лишається актуальним питання удосконалення методології визначення витрат у приміському пасажирському залізничному сполученні та плати за перевезення пасажирів у цьому сполученні на маршрутах, що різняться умовами перевезень та відстанню. Основою для обґрунтування розміру плати за проїзд є впровадження прозорих методів визначення собівартості перевезення пасажирів, яка залежить від населеності потяга і витрат в розрахунку на 1 поїздо-км. Собівартість 1 поїздо-км визначається як добуток величини собівартості 1 секц-км та кількості секцій у складі поїзда. Для визначення собівартості 1 секц-км всі витрати в приміському сполученні доцільно класифікувати за напрямками, тобто економічними елементами (електроенергія, паливо, матеріали, оплата праці, відрахування на соціальні заходи, амортизація та ін.) і за місцями їх виникнення у приміському сполученні (статтями калькуляції). Перелік економічних елементів у складі калькуляційних статей витрат наведено у табл. 1. Знаком “+” вказано, до якого (яких) елементів відносяться витрати кожної статті. Слід зазначити, що: 1) методи визначення плати за використання частини пропускної спроможності на приміському маршруті, тобто нитки графіка (ст. 1.3) досить ґрунтовно досліджені та можуть бути застосовані при визначенні собівартості перевезень пасажирів у приміському сполученні; 2) ст. 5 “Попутні витрати” визначає витрати, пов’язані з використанням площі потяга для

**Таблиця 1. Статті калькуляції та елементи витрат на здійснення перевезень пасажирів у приміському залізничному сполученні, грн./1 секц-км**

Статті калькуляції	Елементи витрат						сума
	паливо (електроенергія)	матеріали	оплата праці	відрах. соцза- ходи	аморти- зація	інші	
1 Виробничі витрати, у т.ч.:							
1.1 Електроенергія для тяги	+						+
1.2 Паливо для перевезень з ТЗР	+						+
1.3 Оплата нитки графіку		+					+
1.4 Роботи і послуги сторонніх підприємств та організацій		+					+
1.5 Основна зарплата поїзних бригад			+				+
1.6 Додаткова заробітна плата			+				+
1.7 Відрахування на соціальні заходи				+			+
1.8 Витрати на підготовку та освоєння послуг з перевезень	+	+	+	+	+	+	+
1.9 Витрати на утримання та експлуатацію рухомого складу	+	+	+	+	+	+	+
1.10 Витрати на утримання та експлуатацію під'їзної колії	+	+	+	+	+	+	+
1.11 Витрати на здійснення початково-кінцевих операцій	+		+	+			+
1.12 Загальновиробничі витрати	+	+	+	+	+	+	+
1.13 Компенсаційні витрати, що пов'язано з низькою якістю перевезень						+	+
1.14 Інші виробничі витрати		+	+	+	+	+	+
2 Адміністративні витрати	+	+	+	+	+	+	+
3 Витрати на збут	+	+	+	+	+	+	+
4 Інші операційні витрати	+	+	+	+	+	+	+
Повна собівартість експлуатації рухомого складу	+	+	+	+	+	+	+
5 Попутні послуги (вираховуються)	+	+	+	+	+	+	+
Повна собівартість перевезення пасажирів у приміському залізничному сполученні	+	+	+	+	+	+	+

послуг, що не мають прямого відношення до перевезень пасажирів (розташування барів, буфетів тощо) і тому ці витрати не повинні включатися до собівартості перевезень приміських пасажирів; 3) “Витрати на підготовку та освоєння послуг з перевезень” (ст. 1.8) враховують весь комплекс витрат, пов'язаних з організацією і освоєнням нових приміських напрямків; 4) за статтями “Витрати на утримання та експлуатацію рухомого складу” та “Витрати на утримання та експлуатацію під'їзної колії” (ст. 1.9, 1.10) враховуються поточні витрати на амортизацію, обслуговування та ремонт відповідних основних засобів. Обґрунтованість підходу

---

---

підтверджується експериментальними розрахунками за даними моторвагонного депо. Підхід носить уніфікований характер та може бути адаптованим для визначення собівартості у дальньому та місцевому сполученнях.

УДК 625.2:338

**Богомолова Н. І.**

*Державний економіко-технологічний університет транспорту*

## **ОРГАНІЗАЦІЙНО–ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ ПРИСКОРЕННЯ ДОСТАВКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

**Обосновывается актуальность ускорения доставки грузов и пассажиров на железнодорожном транспорте. Характеризуются основные проблемы и совокупность мероприятий по системному повышению скорости грузового и пассажирского движения.**

Задоволення сучасних потреб клієнтури базується на створенні найбільш зручних і вигідних умов, що забезпечують прискорену і якісну доставку, внаслідок якої відбувається відносна економія часу пасажирів і зменшується вартість товарів. Засади такого прискорення полягають у врахуванні особливостей системної організації транспортного процесу та всіх його складових, тобто прискорення доставки забезпечується сукупним прискоренням всіх її складових.

Транспортний процес є сукупність певних дій, у результаті яких відбувається зміна просторового стану вантажів і пасажирів, і представляє собою складову частину будь-якого виробничого процесу. В результаті просторового переміщення зростає вартість початкового продукту, що відображує суспільно необхідні витрати його транспортування. Саме тому доставка має відбуватися з мінімальними витратами, що веде до зниження вартості товару і збільшення прибутку продавця.

Основні напрямки підвищення швидкості доставки характеризуються застосуванням сучасних логістичних технологій, створенням альтернативних маршрутів прискореного руху поїздів. З метою підвищення швидкості на залізницях ряду зарубіжних країн проводиться розділення вантажного і пасажирського руху, розподіл вантажних перевезень за режимами доставки, до яких належить звичайна доставка, прискорена, а також термінова, крім того впроваджується виділення ядра вантажних потягів постійного курсування, виконання однією фірмою всього процесу доставки вантажів з розширенням відправницької маршрутизації, підбором груп вагонів на станціях зародження потоків, спеціалізація залізничних напрямків на мережі залізниць тощо.

Прискорення вантажних та пасажирських перевезень забезпечується реалізацією комплексу заходів, серед яких: реконструкція та будівництво колії (випрямлення траси руху із збільшенням радіуса кривих), використання спеціального рухомого складу (з нахилом кузова в кривих), часткова модернізація вантажного вагонного парку, обладнання його новими візками, розрахованими на підвищену швидкість, заміна стрілок, модернізація контактної мережі, тягових

---

---