

**Позднякова Л. О., Моцная І. В.**

*Українська державна академія залізничного транспорту*

## **РОЗРОБКА СТРАТЕГІЇ УПРАВЛІННЯ ПАСАЖИРСЬКИМ КОМПЛЕКСОМ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

**Выполнен комплексный анализ работы железных дорог Украины с целью выявления резервов повышения эффективности и внедрения скоростного и высокоскоростного пассажирского движения на территории Украины.**

Соціально-економічні перетворення, які здійснюються зараз на залізничному транспорті України, потребують поглибленого вивчення. Тому було зроблено комплексний аналіз функціонування залізничного транспорту, виявлені та класифіковані проблеми залізничного транспорту, які потребують вирішення. Виконаний аналіз дозволив встановити, що на залізницях України має місце високий ступінь зносу основних засобів галузі, що спричиняє підвищення витрат на їх поточне утримання, ремонт та обумовлює загрозу втрати технологічної стійкості. За останні роки знос основних виробничих фондів зріс з 38 до 78 %, а активної частини – до 84,4 %. Основними перешкодами подолання цієї проблеми є заниження більш ніж у 4 рази від ринкової вартості основних виробничих фондів (ОВФ). Це призводить до відповідного скорочення амортизаційних відрахувань. Порушений принцип простого відтворення ОВФ та наявне необґрунтоване підвищення прибутків та нарахувань податків. Недостатня фінансова прозорість господарської діяльності і, як наслідок, незадовільна інвестиційна привабливість галузі обмежують можливості залучення іноземних та вітчизняних інвестицій у необхідних розмірах. Саме це пояснює збитковість пасажирських перевезень, яка за останні 10 років збільшилась у 3,5 рази і досягла у 2006 р. 3,3 млрд грн. Негативним явищем є те, що витрати на пасажирські перевезення на 50-60 % покриваються за рахунок вантажних перевезень. Це є наслідком необґрунтованих низьких пасажирських тарифів, а також пільг на проїзд, які встановлені для 25 категорій громадян. Через відсутність механізму компенсації цих збитків рівень їх відшкодування у 2006 р. склав лише 2,8 % від їх загального обсягу.

Аналіз засвідчив, що пасажирооборот на залізницях України щорічно збільшується приблизно на 5 %, а інвентарний парк пасажирських вагонів старіє на 350-400 вагонів. Нині цей парк досяг критичної межі 5414 одиниць. Таким чином, оновлення ОВФ не відповідає сучасним вимогам.

Підраховано, що для закупівлі додатково 2200 вагонів потрібно близько 8800 млн грн. Національна економіка країни не має можливості виділити таку суму коштів, а залізниці не можуть накопичити відповідну суму за рахунок амортизації та прибутку. Тому запропоновано для вирішення цієї проблеми з метою ліквідації збитковості пасажирських перевезень, підвищення ефективності їх функціонування запровадити комплекс заходів, одним з яких є

---

---

---

---

термінове впровадження швидкісного та високошвидкісного залізничного руху.

Оскільки цей проект потребує багато коштів, то необхідно розробити пропозиції та зробити науково-економічне обґрунтування його впровадження.

Невирішення цих проблем в умовах існуючих економічних підходів обумовлює необхідність реформування залізничного транспорту. Зазначені проблеми зумовили необхідність розроблення пропозицій щодо підвищення ефективності пасажирських перевезень залізничного транспорту.

Розроблено та запропоновано модель економіки та управління національним господарством пасажирських перевезень залізничного транспорту з метою підвищення ефективності його функціонування. Розроблено класифікацію концепції високошвидкісного руху. Розроблена стратегія управління пасажирським господарством, яка є передумовою проведення реформування та реструктуризації залізничного транспорту. Зазначена стратегія передбачає розроблення сутності, доцільності, необхідності проведення комплексу пропозицій. Пропонується стратегія необхідних умов реалізації програми реструктуризації залізничного транспорту. Уточнено поняття «реструктуризація підприємства», яке пояснює сутність процесу і має бути покладено в основу практичної реалізації. Класифіковано ознаки реструктуризації підприємств пасажирського господарства залізничного транспорту. Доведено, що реструктуризація ґрунтується на системному аналізі і техніко-економічному обґрунтуванні і, як наслідок, при такому підході створюється якісно нова структура управління, яка має відповідати принципам ринкової економіки.

Розроблено стратегію характеристики технологічної реструктуризації підприємств пасажирського господарства залізничного транспорту. Обґрунтовано проведення технічного переоснащення пасажирських вагонних депо на 2008-2009 рр., кошти розраховано для подальшого створення єдиного підприємства з ремонту пасажирських вагонів, будівництва та капітального ремонту будівель і споруд, придбання обладнання.

Основна мета проведення реформування полягає у підготовці підґрунтя для впровадження швидкісного та високошвидкісного залізничного руху.

Проведені розрахунки підкреслюють соціально-економічну доцільність впровадження високошвидкісного руху. Крім цього, розраховано інвестиційний пакет відповідно до розроблених моделей. Відповідно до розрахованих моделей зроблено обґрунтування потрібного парку рухомого складу, а також розраховано кількість відправлених пасажирів, час знаходження потяга в дорозі, кількість оборотів за добу і, як наслідок, виконано розрахунки потрібної кількості поїздів.

Розраховано загальний обсяг інвестицій та прогноз доходів від перевезення пасажирів високошвидкісним рухом за моделями. Визначено економічну ефективність від впровадження високошвидкісного руху.

Таким чином, виконано дослідження та запропоновані пропозиції, які мають забезпечити підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень в умовах реформування галузі.