

конкурентної стратегії автотранспортного підприємства: монографія / В. Г. Шинкаренко. - Х.: ВД «Інжек», 2006. – С. 207-227.

21. White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Commission of the European Communities. Brussels, 12.09.2001. COM(2001) 370 final

22. Європейське залізничне законодавство. Підборка законодавчих актів Європейського Союзу, які відображають етапи розвитку та становлення Європейського залізничного права / Управління зовнішніх зв'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України, Т.2: Європейське законодавство. – К., 2006. 494 с.

Аннотація. Рассмотрены основные положения европейской транспортной политики относительно интеграции железнодорожных систем стран-участниц и стран-кандидатов. Учитывая перспективы европейской интеграции сформированы приоритетные направления развития отечественной железнодорожной системы

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, Европейская транспортная политика, Директива ЕС, эксплуатационная совместимость европейских железных дорог

Summary. Basic positions of European transport policy in relation to integration of the railway systems of countries-participants and countries-candidates are considered. Taking into account the prospects of European integration priority directions of development of the home railway system are formed

Keywords: railway transport, European transport policy, Directive of EU, operating compatibility of European railways

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Чебанова Н.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 656.27

КОМПЛЕКСНИЙ ПІДХІД ДО ПОЛІПШЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО СТАНУ ПРИМІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Семенцова О. В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Обґрунтовано доцільність застосування комплексного підходу до поліпшення економічного стану приміського пасажирського залізничного транспорту України, виділено пріоритетні напрямки його адаптації до умов ринку.

Ключові слова: залізничний транспорт, приміське сполучення.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Закордонний досвід функціонування залізничної галузі свідчить про те, що в переважній більшості країн світу для підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту держава залучає приватний капітал. Саме зміна форми власності приводить до зміни принципів управління у галузі, що в свою чергу неминує призводить до покращення стану залізничного

транспорту загалом, і приміського пасажирського зокрема. На вимогу сьогодення залізнична галузь України також потребує реформування, яке вже розпочато відповідно до Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту. Але виконання намічених заходів не відбувається в повному обсязі з причин недосконалої нормативно – правової бази та обмеженості фінансування.

У секторі приміських залізничних перевезень передбачається залучення приватного капіталу, для чого перш за все потрібно подолати збитковість послуг. Покриття доходами витрат у цьому сполученні не перевищує протягом останніх років 20 % і стан продовжує погіршуватися. Отже, покращення фінансово-економічного стану потребує комплексного вирішення. Такий підхід дозволить подолати збитковість і створить умови для подальшого проведення реформ приміського залізничного транспорту щодо зміни форми господарювання та залучення приватних інвесторів. Здійснення означених заходів є запорукою до інтеграції не тільки залізничної галузі, а і України загалом, до Європейської Спільноти.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланнями на джерела. Питаннями удосконалення роботи приміського пасажирського залізничного транспорту займалися вітчизняні та закордонні науковці та фахівці як за радянських часів [1 - 3], так і в сучасних умовах [4 - 7]. В цих роботах актуалізуються питання організації приміських перевезень пасажирів залізничним транспортом [1, 4, 5], підвищення ефективності їх функціонування [6, 7] тощо.

Виділення невирішених частин загальної проблеми, котрій присвячується стаття. У зв'язку зі зміною форми господарювання в Україні виникло безліч економічних процесів, що в умовах ринку швидко розвиваються та впливають на ефективність функціонування підприємств. Успіх організації в умовах ринку потребує постійної підтримки своєї конкурентоспроможності на основі вивчення пропозиції конкурентів, попиту та потреб споживачів, а також вміння обрання стратегії діяльності з врахуванням особливостей ринку. Саме грамотне узагальнення внутрішніх можливостей підприємства та факторів зовнішнього середовища дає можливість отримання конкурентних переваг, а отже, збільшення прибутків. Для підприємств, що дотепер перебувають у державній власності з ознаками адміністративної системи керування (якими є підприємства залізничного транспорту) питання адаптації до умов ринку є невирішеним та потребує подальших глибинних досліджень.

З огляду на зазначене, **метою** статті є обґрунтування доцільності

застосування комплексного підходу до поліпшення економічного стану приміського пасажирського залізничного транспорту України та виділення низки основних найнагальніших напрямків удосконалення його роботи, що спрямовані, перш за все, на поліпшення економічного стану.

Вклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових

результатів. Для адаптації приміського пасажирського залізничного транспорту України до вимог сучасного ринку є особливо важливим багатовекторність заходів удосконалення його роботи, що мають охоплювати, як організаційно -, соціально -, так і фінансово - економічні аспекти. Реалізація такого комплексу заходів дасть змогу отримати сукупний позитивний результат – покращення фінансово - економічного стану приміського залізничного транспорту загалом.

Залізничний транспорт виконує важливу стратегічну роль в соціально - економічному розвитку та в обороноздатності країни. З огляду на це, органи влади завжди приділяли залізничним перевезенням загалом, зокрема у приміському сполученні, значну увагу. Про вплив держави на тарифоутворення у приміському залізничному сполученні згадується у роботах багатьох авторів [6, с. 245; 7, с. 508; 8, с.59; 9, с.17; 10, с.11] і т. д.

Безперечно, залізниці - важливий перевізник приміського населення. Але перебільшувати їх роль і утримувати низькі тарифи на їх послуги не варто. Викликає подив також позиція держави щодо надання безлічі пільг на проїзд залізницею у приміському сполученні. Сьогодні транспорт вимушений перевозити двадцять п'ять категорій громадян, що користуються пільговими умовами проїзду, домінуюча частина яких має право на безоплатний проїзд. Зазвичай компенсуються витрати залізниць з державного та місцевих бюджетів не в повній мірі, що так чи інакше призводить до перекладання витрат з перевезень пільгового контингенту «на плечі» повнооплатних пасажирів, які переважно платять за проїзд незначні кошти по-перше через низьку вартість квитка, а по-друге, через

придбання його на меншу відстань, ніж маршрут прямування пасажирів.

Отже, на приміському залізничному транспорті утворилася ситуація, коли вплив держави сприяє нарощуванню збитковості його роботи. Натомість діяльність інших операторів (автоперевізників) ринку перевезень пасажирів у приміському сполученні не обтяжена обмеженнями щодо побудови тарифу, а зобов'язання щодо перевезень ними пільгового контингенту накладаються в меншій мірі. Вони успішно конкурують встановлюючи економічно обґрунтовані тарифи, що зазвичай вищі залізничних. Тож, першим напрямком поліпшення економічного стану приміського пасажирського залізничного транспорту України є зменшення впливу держави на його функціонування на базі перегляду його ролі «соціально значимого» перевізника і надання можливості самостійно обирати стратегію функціонування на ринку транспортних послуг.

Вимагає вирішення ряд питань щодо перевезень пільгових категорій пасажирів. Перше -

це актуалізувати питання щодо доцільності зменшення кількості категорій громадян, які мають пільги на проїзд. Друге - посилити контроль за використанням проїзних документів пасажирями, що мають пільгові умови пересування залізницею у приміському сполученні, що дасть змогу обґрунтувати потрібний обсяг компенсаційних виплат від державного та місцевих бюджетів відповідно кількості наданих послуг з пільгових перевезень пасажирів. Третє - впровадити диференційований підхід у наданні пільг відповідно доходам пільгових категорій пасажирів. Перелічені заходи може бути здійснено як альтернативно, так і комплексно, що посилить загальний ефект від їх впровадження.

Крім питань соціальної спрямованості надзвичайно важливим у проблемі зменшення збитковості приміського пасажирського залізничного транспорту є удосконалення організації його роботи. Дослідження питання визначення меж функціонування приміського пасажирського залізничного транспорту України показало, що відповідно фаховій літературі [8, с. 244] з містобудування навіть для великих міст з населення понад 1 млн. осіб межі приміської зони становлять до 60-80 км від міста. Натомість на залізницях України передбачено значно довші межі зон приміських перевезень (не менше ніж на 150 км), що суперечить загальним уявленням про поняття «пригород». Отже, є доцільним межі функціонування приміського пасажирського залізничного транспорту України встановлювати з огляду на адміністративні межі приміських зон, що дасть змогу значно зменшити витрати на ці перевезення.

Як зазначено вище, ринкові умови господарювання вимагають враховувати конкурентні пропозиції, а також попит та потреби споживачів цих послуг, що знаходить своє втілення у пропозиції власних послуг та тарифоутворенні на них. При встановленні тарифів, окрім орієнтації на власні витрати, необхідно обов'язково враховувати умови конкурентного середовища: вартість проїзду та умови перевезень на конкурентних видах транспорту (зручність розкладу руху, комфортабельність перевезень, можливість отримання супутніх послуг тощо); що є чи найголовнішою задачею на шляху адаптації приміського пасажирського залізничного транспорту до ринкових умов господарювання. Врахування означених факторів у вартості проїзду приміським залізничним транспортом дасть змогу виявити рівень конкурентоспроможності певних напрямків перевезень та адекватно реагувати на зміну пропозиції конкурентів та потреби споживачів.

Перехід до іншої форми власності вимагає зміни підходів до визначення собівартості послуг

приміського пасажирського залізничного транспорту України. Доцільно визначати нормативи витрат та обліковувати фактичні витрати за кожним окремим напрямком приміських пасажирських залізничних перевезень та навіть за окремими маршрутами, що дозволяє визначати диференційований тариф з урахуванням особливостей перевезень в певних умовах.

Означені заходи з удосконалення процесу визначення собівартості та встановлення тарифів дають змогу сформувати межі цінового коридору за окремими напрямками перевезень та навіть маршрутами, де нижньою межею величини оплати за проїзд є витрати залізниці на здійснення перевезень, а верхньою – ціна на аналогічні послуги конкурентів (зазвичай автоперевізників). В такому разі є можливим скасування застарілого принципу визначення плати за проїзд “чим далі їдеш – тим менше сплачуєш за кожен наступний кілометр маршруту” та заміна його на принцип відповідності оплати за проїзд відстані і умовам перевезень, що цілком відповідає умовам функціонування організацій в умовах ринку.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. З огляду на зазначене, можна констатувати, що для подолання незадовільного фінансово-економічного стану приміського залізничного транспорту України доцільно використовувати комплексний підхід, котрий враховує низку заходів щодо покращення роботи, які включають аспекти державного впливу на його діяльність, а також організаційно -, соціально - та фінансово - економічні аспекти функціонування в умовах ринку. Застосування означеного підходу покращить фінансові результати роботи залізниць у приміському сполученні та створить умови для успішного проведення заходів щодо реформування галузі відповідно Концепції державного реформування залізничного транспорту України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Артынов А. П. Пригородные пассажирские перевозки / А. П. Артынов, Н. У. Дмитриев . – М. : Транспорт, 1985. – 161 с.
2. Беленький М. Н. Экономика пассажирских перевозок / М. Н. Беленький – М.: Транспорт, 1974. – 272 с.
3. Экономика железнодорожного транспорта : [Учебник для инж.-экон. спец. вузов ж.-д. транспорта / И. В. Белов, А. Е. Гишман, В. Г. Галабурда и др.]. Под ред. Ханукова Е. Д. – М. : Транспорт, –1979. –544 с.
4. Гудков О. М. Організаційно - економічні проблеми приміських пасажирських перевезень залізничним транспортом / О. М. Гудков // Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте: Материалы Второй

Международ. научно-практич. конференции – К. : КУЭТТ, 2007. – Том 2. – С. 102-104.

5. Гудкова В. П. Визначення приміських пасажиропотоків / В. П. Гудкова, П. О. Яновський, О. М. Гудков // Проблеми економіки и управління на залізничному транспорті: Матеріали Міжнарод. научно-практич. конференції. – К. : КУЭТТ, 2006. – С. 30-32.

6. Крейнин А. В. Поговорим об електричках и их пассажирах / А. В. Крейнин // Бюллетень транспортної інформації. Інформаційно-практичний журнал. – 2006. – № 10. – С. 14-17.

7. Кривопішин О. М. Підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень / О. М. Кривопішин // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 7. – С. 6 - 8.

8. Аксёнов И. М. Укрепление экономической стабильности пригородных железнодорожных перевозок / И. М. Аксёнов // Залізничний транспорт України. – 2001. – № 4. – С. 59 – 61.

9. Калинин С. А. Маркетинг и планирование в сфере пригородных пассажирских перевозок / С. А. Калинин, С. П. Вакуленко // Транспорт : наука, техника, управление. – 2005. – № 11. – С. 17 – 19.

10. Мукмінова Т. А. Реформування залізничної галузі / Т. А. Мукмінова // Залізничний транспорт України. – 2006. – № 3. – С. 10 – 13.

11. Дідик В. В. Планування міст : підруч. для студ. ВНЗ. / В. В. Дідик, А. П. Павлів – Львів : Львів. політехніка, 2006. – 411 с.

Аннотация. Обоснована целесообразность применения комплексного подхода к улучшению экономического состояния пригородного пассажирского железнодорожного транспорта Украины, выделены приоритетные направления его адаптации к условиям рынка.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, пригородное сообщение.

Summary. The reasonability of application of complex approach as to improvement of economic condition of Ukrainian suburban passenger railway transport is proved; priority directions of its adaptation to market conditions are defined.

Key words: railway transport, suburban traffic.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Назаренко І.Л.*

УДК 658.5.001.76:656.2

АНТИКРИЗОВЕ УПРАВЛІННЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Токмакова І.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Досліджено впроваджені антикризові заходи та виявлено першочергові методи подолання кризових явищ на підприємствах залізничного транспорту, запропоновано новий критерій оцінки стійкості підприємств – ефективність співпраці з партнерами та іншими зацікавленими особами (стейк-холдерами).

Ключові слова: управління, антикризові заходи, підприємства залізничного транспорту.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Залізничний транспорт – це одна з опорних точок за якою оцінюють загальний стан економіки

України. Із-за стагнацій металургійного, хімічного виробництва, будіндустрії і нафтопереробки на які приходить більше 70% вантажообігу українських