

Ю. В. МИРОШНИЧЕНКО (УкрДАЗТ, Харків)

ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО СТРУКТУРНОГО ПЕРЕТВОРЕННЯ В СЕКТОРІ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

У статті запропоновано альтернативні організаційно-правові форми управління приміськими пасажирськими перевезеннями в умовах реформування залізничного транспорту. А саме, створення Муніципального транспортного підприємства у приміських пасажирських перевезеннях у подальшому припускає досягнення максимальної ефективності функціонування пасажирського комплексу та зниження збитковості у цьому секторі при якісному забезпеченні платоспроможного попиту населення.

Ключові слова: реформування залізничної галузі, реорганізація, структурні перетворення, альтернативні організаційно-правові форми управління приміськими пасажирськими перевезеннями, підвищення ефективності діяльності приміських пасажирських перевезень

В статье предложены альтернативные организационно-правовые формы управления пригородными пассажирскими перевозками в условиях реформирования железнодорожного транспорта. А именно, создание Муниципального транспортного предприятия в пригородных пассажирских перевозках в последующем предполагает достижение максимальной эффективности функционирования пассажирского комплекса и снижения убыточности в этом секторе при качественном обеспечении платежеспособного спроса населения.

Ключевые слова: реформирование железнодорожной отрасли, реорганизация, структурные преобразования, альтернативные организационно-правовые формы управления пригородными пассажирскими перевозками, повышение эффективности деятельности пригородных пассажирских перевозок

In the article the alternative organizationally legal structure of management by suburban passenger transportations in the conditions of reformation of railway transport are offered. Namely, the creation of the Municipal transport enterprise in suburban passenger transportations in subsequent assumes achieving the maximal efficiency of functioning of passenger complex and reducing the unprofitability in this sector at the high-quality providing of solvent demand of population.

Keywords: reformation of railway industry, reorganization, structural transformations, alternative organizationally legal structure of management by suburban passenger transportations, rise of efficiency of activity of suburban passenger transportations

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями

Приміські перевезення є збитковим видом діяльності, що підтримується за рахунок фінансового результату від інших видів діяльності Укрзалізниці. Проблема відшкодування недоотриманих доходів Укрзалізниці (у тому числі залізниць) від приміських пасажирських перевезень гостро стоїть протягом багатьох років. Середній рівень співвідношення діючих тарифів на проїзд в приміському сполученні і собівартості не перевищує 50 %. Тому рішення проблем подальшого розвитку приміського пасажирського комплексу неможливе без змін в його організаційно-правовій сфері.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми

Вирішенням проблем функціонування залізничного транспорту України, направленим на

вдосконалення його діяльності в умовах реформування, займалися такі вчені, як Бараш Ю. С. [3], Аксьонов І. М. [1], Дейнека О. Г. [7], Мукмінова Т. А. [10], Жердев М. Д. [8, 9] та ін. Разом з тим, не всі аспекти сучасного розвитку і становлення принципово нових форм діяльності залізничного транспорту висвітлені достатньою мірою в науковій та публіцистичній літературі. Обмежена кількість публікацій присвячена питанню пошуку вдосконалення структури та механізму управління приміськими пасажирськими перевезеннями.

Метою даної роботи є пропозиції щодо зміни організаційної форми управління приміськими перевезеннями з метою зниження збитковості приміських перевезень при якісному забезпеченні платоспроможного попиту населення в приміських пасажирських перевезеннях.

Викладення основного матеріалу дослідження

Приміські перевезення є збитковим видом діяльності залізничного транспорту, що підтримується за рахунок фінансового результату від інших видів діяльності Укрзалізниці. Укрзалізниця, розуміючи свою соціальну відповідальність в реалізації права громадян на свободу переміщення, протягом декількох років приймає збитки на себе і одночасно веде переговори з регіональною владою, сподіваючись на виконання останніми своїх зобов'язань (забезпечення оплати компенсацій за перевезення пільгового контингенту).

Перехресне субсидування, з одного боку, не дозволяє в достатньому обсязі фінансувати розвиток приміського комплексу, з другого боку, завдає збитку іншим сегментам діяльності підприємства. Регіональна влада, за якою законодавчо закріплено рішення питань з організації приміського пасажирського сполучення і право регулювати тарифи на приміські пасажирські перевезення (встановлювати тариф за умови відшкодування збитків, що виникають внаслідок цього, перевізнику), свої обов'язки і права повною мірою не реалізують.

Дані обставини є стримуючим чинником для розвитку залізничного приміського комплексу в Україні, підвищення його конкурентоспроможності в порівнянні з іншими видами транспорту, а також розвитку внутрішньовидової конкуренції. І, як наслідок, – значне відставання за рівнем якості і набору послуг, що надаються залізничним транспортом пасажиром.

Тому рішення проблем подальшого розвитку приміського пасажирського комплексу неможливе без змін в його організаційно-правовій сфері.

З метою реорганізації затвердженої Урядом Концепції реформування залізничного транспорту та «Програми дій та заходів щодо покращення організації перевезень пасажирів у приміському сполученні», затвердженої Генеральним директором Укрзалізниці від 23.07.2007 р., на залізницях України було передано в підпорядкування служб приміських перевезень залізниць і Головного управління приміських пасажирських перевезень (ЦРП) моторвагонні депо. Тобто відбулося виведення з локомотивного господарства приміського сполучення та розподілу локомотивних депо на локомотивну і моторвагонну частини.

Схема управління господарства приміських пасажирських перевезень після структурних

перетворень станом на 01.07.2010 р. по Південній залізниці наведено на рис. 1.

На думку автора, всі ці структурні перетворення не дали очікуваного результату – підвищення ефективності роботи приміських пасажирських перевезень. На жаль, приміські пасажирські перевезення і надалі залишаються збитковими у зв'язку зі збільшенням експлуатаційних витрат та тарифами, які, з одного боку, є соціально виправданими, а з іншого, економічно необґрунтованими. Відшкодування збитків від перевезень пільгових категорій громадян в приміському сполученні обласними (місцевими) органами влади та міністерствами і відомствами виконуються не в повній мірі і сягають не більше 30 % витрат залізниці для забезпечення пільгового проїзду громадян залізничним транспортом по території України. Тому необхідні подальші перетворення у секторі приміських пасажирських перевезень, які дадуть змогу уникнути перехресного фінансування за рахунок рентабельних вантажних перевезень.

У всіх країнах світу визнаються три форми власності: державна (муніципальна), пайова за участю держави (колективна) та приватна.

За державною формою власності держава виконує дві функції: виступає як власник залізниць та є їх клієнтом. При цьому механізмом, який регулює питання взаємодії між державою та залізницею, є контракт-план. Це – згода між власником державного підприємства та його адміністрацією, яка встановлює виробничі завдання, надані ресурси, делегує повноваження або тільки принципи компенсації витрат за виконання підприємствами збиткових перевезень [5].

При колективній або приватній формах власності власник та клієнт залізниці вступають в економіко-правові відношення, які у кожному окремому випадку регулюються по-своєму.

Сьогодні у розвинених країнах світу є два типи функціонування залізничного транспорту:

- американський (орієнтований на приватні залізниці);

- європейський (використовує як державне управління, так і приватні залізниці) [2].

Звертаючи увагу на досвід інших країн, з метою підвищення ефективності діяльності приміських пасажирських перевезень зацікавленим компаніям в Росії, що пройшли відповідну сертифікацію, надається можливість придбання ліцензій на право здійснення приміських перевезень протягом певного періоду (франшиз). Також збільшується кількість компаній,

що здійснюють приміські перевезення, що належать частково або повністю суб'єктам Російської Федерації і/або муніципальним владам. Компаніям приміських пасажирських перевезень належать: моторвагонний рухомий склад;

моторвагонні депо; вокзали з переважно приміським рухом; павільйони, платформи, касове устаткування; частина майна пасажирського господарства, що відноситься до приміських перевезень.

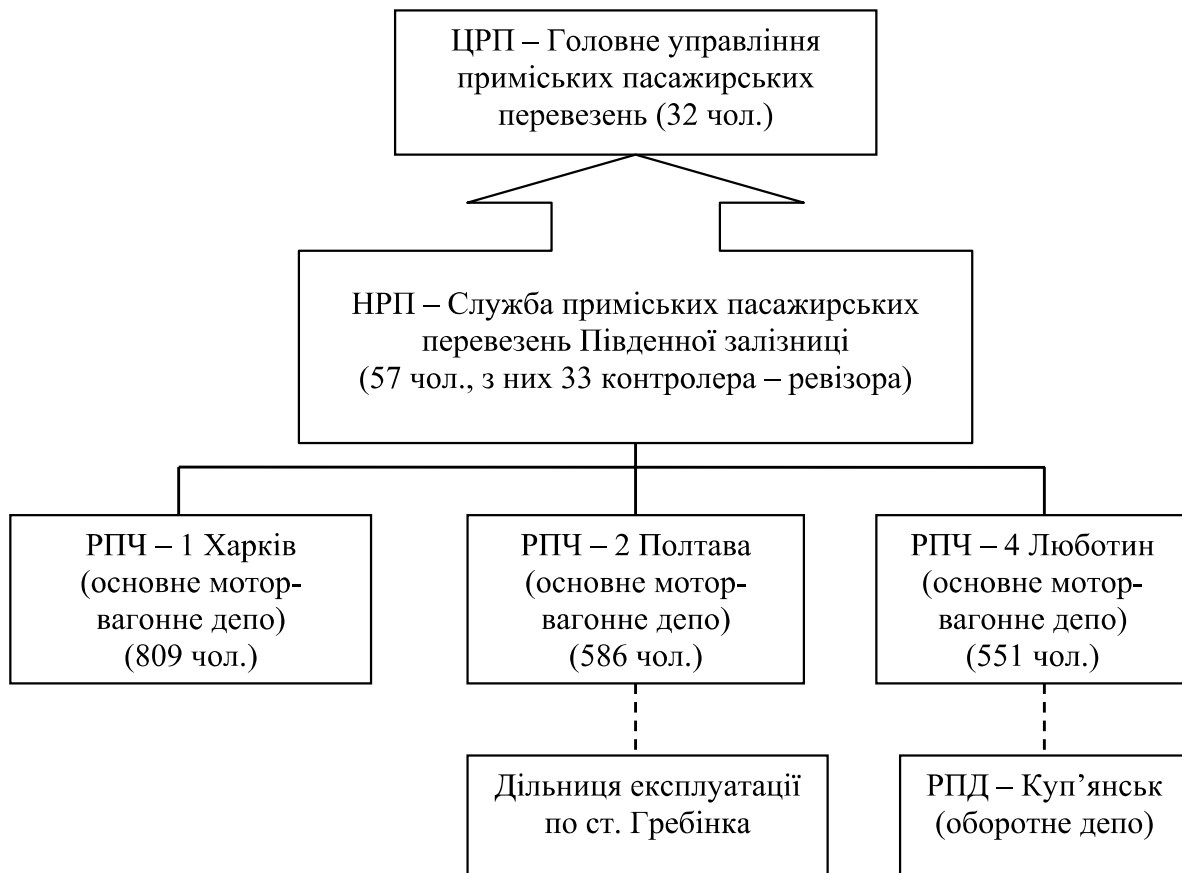


Рис. 1. Схема управління господарства приміських пасажирських перевезень після структурних перетворень по Південній залізниці

Особливістю АТ «Німецькі залізниці» є регіоналізація місцевого пасажирського сполучення шляхом переказування відповідальності за організацію та фінансування з федерацій до районів та спільнот. Так, приміське, місцеве сполучення (протягом 70 км) передано до адміністрації округу Дюрен, який самостійно вирішує транспортні питання, включаючи автобусні сполучення. Приміські перевезення здійснюються на принципах замовлень округу та муніципалітету, які і сплачують за них (наприклад, біля 40 % від вартості проїзду сплачує пасажир, а решта – 60 % – компенсується з бюджетів) [4].

На залізницях Великобританії працюють 26 пасажирських компаній. Замовник пасажирських перевезень структура (служба) при Міністерстві транспорту. Ця служба визначає дотації за соціально-важливими перевезеннями та умовами експлуатації, видає франшизи на паса-

жирські перевезення. Компанії-оператори орендують рухомий склад для пасажирських перевезень у трьох приватизованих компаній. Контроль за доступом конкурентних компаній до мережі RAILTRACK здійснює незалежна служба. Ця служба захищає інтереси замовників транспортних послуг та займається тарифоутворенням [6].

В Україні формування організаційно-правових умов для функціонування приватних операторських компаній пасажирських перевезень та утворення у сфері приміських пасажирських суб'єктів господарювання у формі господарських товариств за участю ДАК і підприємств, утворених органами місцевого самоврядування та інших юридичних осіб передбачається на третьому етапі реформування (2013 – 2015 рр.).

Дані заходи запропоновано концептуально і не має практичних засад для впровадження

цих структурних перетворень. Тому досягнення мети програми реформування на другому та подальших етапах можливо в повній мірі лише за умови відповідності її положень основним напрямкам реформування залізничної галузі.

Існуючі на сьогоднішній день організація і управління пасажирськими перевезеннями на залізницях та їх забезпечення здійснюється службами приміських пасажирських перевезень, що входять до складу залізниць як їх структурні підрозділи без права юридичної особи, які можуть бути утворені у формі:

- підприємств, створених у формі самостійного господарського товариства – акціоне-

рного товариства (компанії), з участю фондів майна України, органів місцевого самоврядування, залізниць і інших зацікавлених осіб;
- муніципальних підприємств.

Висновки та перспективи подальших наукових розробок в даному напрямі

Вибір варіанту організаційної форми управління приміськими перевезеннями залежить від конкретних регіональних умов і особливостей. Автором запропоновано альтернативні організаційно-правові форми управління приміськими пасажирськими перевезеннями, які наведено на рис. 2.

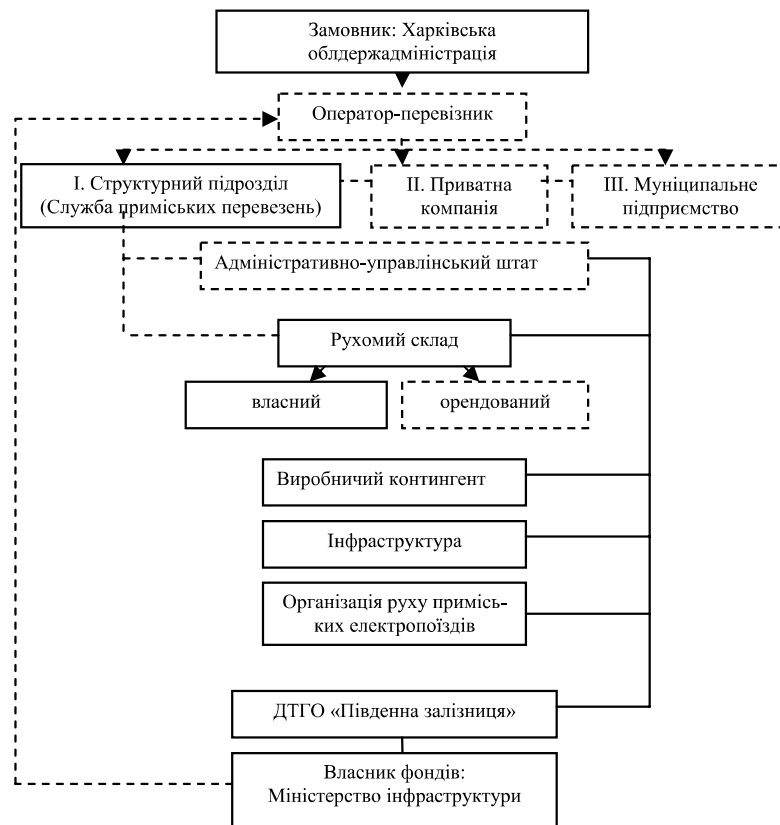


Рис. 2. Альтернативні організаційно-правові форми управління приміськими пасажирськими перевезеннями

Створення таких підприємств (а саме, Приватна компанія або Муніципальне транспортне підприємство, що є більш вірогідною формою управління в сучасних умовах) у приміських пасажирських перевезеннях у подальшому припускає досягнення максимальної ефективності функціонування пасажирського комплексу на основі об'єднання в єдиному центрі оперативно-виробничих і фінансово-економічних функцій управління, якісне забезпечення платоспроможного попиту населення в пасажирських перевезеннях при підвищенні прибутковості за послуги, що надаються, зниження збитковості приміських перевезень.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Аксенов, И. М. Реформирование экономики пассажирского комплекса [Текст] / И. М. Аксенов // Залізн. трансп. України. – 2005. – № 4. – С. 24-27.
2. Бараш, Ю. С. Досвід європейських країн щодо реформування структури управління залізничним транспортом [Текст] / Ю. С. Бараш // Проблеми економіки транспорту: 3 міжн. наук.-практ. конф., 1 – 8 червня 2003 р.: тези доп. – Д.: ДНУ, 2003. – С.49-50.
3. Бараш, Ю. С. Основні напрямки структурної реформи залізничного транспорту [Текст] /

- Ю. С. Бараш // Залізн. трансп. України. – 2004. – № 2. – С. 3-5.
4. Беридт, Т. Железные дороги Германии: десять лет реформ [Текст] / Т. Беридт, С. В. Власенко // Железные дороги мира. – 2004. – № 9. – С. 9-13.
 5. Буркхард, Э. А. Эффективна ли смешанная собственность предприятий? [Текст] / Э. А. Буркхард // Залізн. трансп. України. – 2003. – № 1. – С. 58-59.
 6. Власенко, С. В. Темпы реформ на европейских железных дорогах [Текст] / С. В. Власенко // Железные дороги мира. – 2002. – №7. – С. 9-11.
 7. Дейнека, А. Г. Новые формы реформирования в условиях рыночных отношений [Текст] / А. Г. Дейнека, Л. А. Позднякова // Вісник Харківського нац. ун-ту ім. В. Н. Каразіна. Економічна теорія. – 2004. – Вип. 570. – С. 29-35.
 8. Жердев, М. Д. Реформування пасажирських перевезень залізничного транспорту в умовах ринкової економіки [Текст] / М. Д. Жердев, Ю. В. Мирошніченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2007. – № 17. – С. 73-75.
 9. Жердев, М. Д. Реформування залізничного транспорту України в пасажирських перевезеннях [Текст] / М. Д. Жердев, Ю. В. Мирошніченко, О. С. Гулай // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті: Матеріали І наук.-практ. конф. – К.: ДАЗТУ, 2008. – С. 35-37.
 10. Мукмінова, Т. А. Реформування залізничної галузі: ключові аспекти [Текст] / Т. А. Мукмінова // Залізн. трансп. України. – 2006. – № 3. – С. 10-13.
- Надійшла до редколегії 02.06.2010.
Прийнята до друку 21.06.2010.