

УДК 656.035

ЗБИТКОВІСТЬ ПРИМІСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В КОНТЕКСТІ НЕДОБРОЧЕСНОЇ ОПЛАТИ ПРОЇЗДУ

UNPROFITABILITY OF SUBURBAN RAILWAY TRANSPORT IN THE CONTEXT OF UNFAIR FARE PAYMENT

*М.А. Тузинський, док. економ. наук В.П. Яновська
Державний університет інфраструктури та технологій (м. Київ)*

*M.A. Tuzynskyi, V.P. Yanovska, D.Sc. (Econ)
State University of Infrastructure and Technologies (Kyiv)*

Роль залізничного транспорту надзвичайно важлива як для економіки держави, так і для суспільства загалом, незважаючи на зменшення частки залізниць унаслідок конкурентно-еволюційного розвитку інших видів транспорту. Залізничний транспорт завжди був глибоко інтегрований із соціально-економічними процесами нашої країни, і зараз ним забезпечено приблизно 30% пасажиропотоку, що вказує на високий попит стосовно послуг залізничного транспорту [1].

Приміські перевезення є невід'ємною складовою соціальної функції залізничного транспорту як об'єкта ЄТС України з забезпечення попиту населення у перевезеннях.

Збитковість даного виду перевезень обумовлюється тим, що перевізник (АТ «Укрзалізниця» [2]) не може встановити такі тарифи для населення, що покривали б збитки на утримання рухомого складу, інфраструктури та на виплати робітникам. Окрім того, приміському сполученню характерна велика кількість перевезених пільгових пасажирів, кошти за яких виплачуються з бюджету громад чи обласних адміністрацій.

Проте, існує й інший чинник, що завдає збитків перевізнику – недобросовісна оплата проїзду з боку платоспроможних пасажирів, або ж – не видача квитка, що слугує підставою для проїзду, роз'їзним квитковим касиром пасажиріві.

Відповідно Розділу 32 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [3] проїзд у приміському сполученні здійснюється за приміськими одноособовими, груповими та абонементними квитками, оформлення яких здійснюється як в залізничних касах, так і в приміських поїздах без пред'явлення паспорта чи іншого документа, який посвідчує особу. Звертаючись до [3], можна звернути увагу на тезу: «Здійснювати поїздку без сплати вартості за проїзд не дозволяється».

Проблема безквиткового проїзду є однією з одвічних проблем організації

обслуговування пасажирів залізничним транспортом у приміському сполученні. Абсурдність даної проблеми полягає в тому, що пасажир готові сплатити проїзд, вони роблять це, проте квиток їм не видається. Отже, підстави для проїзду не існує, і пасажир, заплативши контролеру, нічим не підтверджує те, що він дійсно їхав цим потягом, й не відображається у статистиці перевезень. Як наслідок – зменшення кількості вагонів составів приміських поїздів, відміна рейсів, і, що найголовніше, величезні збитки.

Моделюємо ситуацію: нехай, за маршрутом Клавдієво-Святошин Південно-Західної залізниці курсує потяг восьмивагонного складу, що є типовим для приміських електропоїздів даної філії. Тарифна відстань перевезення, визначена з розкладу руху [4] становить 33,9 кілометри. Відповідно до Вартості проїзду пасажирів у приміському сполученні [5] ціна квитка між цими станціями становить 20 гривень. Для порівняння, в межах Придніпровської та Львівської залізниці цей показник становить 18 та 22 гривні відповідно. Проте, повернемося до показнику Південно-Західної залізниці, і уявімо, що щодня у кожному з вагонів (яких ми прийняли 8) за цим маршрутом проїжджає хоча б один безквитковий пасажир. 160 гривень на день – здавалося б, дрібна сума. Проте за рік вона сягатиме 58 400. Повертаючись до розкладу руху поїздів, встановлено, що між даними станціями на добу курсує 16 пар поїздів, отже даний напрямок терпить 2560 гривень збитків за день, й 934 400 гривень за рік відповідно. Це колосальні цифри, зважаючи, що ми взяли до уваги лише одного пасажирів на вагон, при тому, що ця кількість може бути в рази більшою. При елементарних 10 безквиткових пасажирів на вагон (приблизно 10% від усіх сидячих місць, що є оптимальним для розрахунків) ця цифра за рік становитиме 9 344 000 гривень.

Одним з способів вирішення даної проблеми могли б слугувати конкуренція в площині пасажирських перевезень залізницею (допуск приватної тяги), що започаткувало б лібералізацію ринку даної галузі, та встановлення жорсткого контролю за дотриманням оплати проїзду пасажирами, з відсутніми штрафами.

Окрім того, пропонувалося б встановити у вагонах електропоїздів термінали з видачі квитків, для пасажирів, які сідають на зупинкових пунктах, не обладнаних турнікетами і замінити контролерів-касирів на звичайних контролерів, котрі в присутності транспортної поліції будуть виписувати штрафи за несплачений проїзд – ця система практикується на підприємствах міського транспорту: пасажир оплачує проїзд усіма доступними способами, у т.ч. за допомогою онлайн-сервісів та додатків, й пред'являє проїзний документ при контролі. Це дозволить автоматизувати процес видачі квитків, й зменшити вплив людського чинника, а отже – зменшити збитки.

В майбутньому на базі пропонованого вдосконалення системи можна

ввести електронні квитки, тим самим повністю здійснивши автоматизацію процесу купування й видачі проїзних документів. Це дозволить зробити цю процедуру прозорою, скоротити штат станційних касирів, замінивши їх автоматами з продажу квитків, та спрямувати вивільнені людські ресурси на посилення контролю за дотриманням вимог проїзду в приміських електропоїздах.

[1] Ю.О. Крихтіна, Н.І. Островерх, Ф.І. Седякін. Державне забезпечення стабільного розвитку сфери залізничних пасажирських перевезень. *Вчені записки ТНУ ім. В.І. Вернадського. Серія: державне управління*. 2019. №4. С. 76-81.;

[2] Укрзалізниця: веб-сайт. URL: <https://www.uz.gov.ua/> ;

[3] Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 №1196. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07#Text> ;

[4] Укрзалізниця. Розклад руху приміських поїздів: веб-сайт. URL: https://www.uz.gov.ua/passengers/suburban_train_schedule/ ;

[5] Вартість проїзду пасажирів у приміському сполученні. URL: https://www.uz.gov.ua/files/file/passengers/suburban_train_schedule/%D0%B2%D0%B0%D1%80%D1%82%D1%96%D1%81%D1%82%D1%8C%20%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%BC%D1%96%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D1%85%20%D0%BA%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%BA%D1%96%D0%B2%2010.04.2023.xlsx .

УДК 338.2:338.45

МОДЕЛЬ УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ

MODEL OF COMPETITIVENESS MANAGEMENT OF ENTERPRISES

Уткіна Ю.М., канд. екон. наук

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

Utkina Yu.M., PhD(Econ)

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

У сучасному конкурентному бізнес-середовищі ключовими питаннями управління є не лише збільшення обсягів виробленої продукції (послуг), а й залучення інвестиційних ресурсів та розподіл їх між сферами використання, що забезпечить виконання планів поточної діяльності підприємства та розширення на основі різних видів інновацій. Тому сучасне підприємство як суб'єкт господарювання будь-якого рівня має, виходячи зі своїх стратегічних цілей, обрати для себе ту чи іншу модель розвитку бізнесу.