

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

На правах рукопису

Гудкова Вікторія Петрівна

УДК 336:656.072(477)

**УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОГО
УПРАВЛІННЯ ПАСАЖИРСЬКИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ
УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.07.04 - Економіка транспорту і зв'язку

ДИСЕРТАЦІЯ

на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Науковий керівник
кандидат економічних наук
Колесников О.В.

Харків - 2002

ЗМІСТ

| | |
|---|-----|
| ВСТУП..... | 4 |
| РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ МЕХАНІЗМУ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ПАСАЖИРСЬКИМИ ЗАЛІЗНИЧНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ..... | 11 |
| 1.1.Сутність та особливості механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями..... | 11 |
| 1.2.Методологічні основи фінансово-економічного управління перевезенням пасажирів на залізницях України..... | 20 |
| 1.3.Проблеми функціонування механізму фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями залізниць..... | 31 |
| Висновки..... | 47 |
| РОЗДІЛ 2 МОДЕЛЮВАННЯ МЕХАНІЗМУ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ПАСАЖИРСЬКИМИ ЗАЛІЗНИЧНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ..... | 50 |
| 2.1.Підходи до моделювання механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями..... | 50 |
| 2.2.Структурно-функціональні зв'язки фінансово-економічного механізму в системі пасажирських перевезень залізниць..... | 64 |
| 2.3.Концептуальна модель механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями..... | 83 |
| Висновки..... | 99 |
| РОЗДІЛ 3 НАПРЯМКИ УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ФІНАНСОВО- ЕКОНОМІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ПАСАЖИРСЬКИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ..... | 102 |
| 3.1.Організаційно-правові аспекти фінансово-економічного управління перевезенням пасажирів на залізницях України..... | 102 |
| 3.2.Фінансування пасажирських перевезень в умовах комерціалізації і реструктуризації залізничного транспорту..... | 112 |
| 3.3.Узгодження фінансово-економічних і соціально-політичних цілей в управлінні пасажирськими залізничними перевезеннями..... | 128 |
| Висновки..... | 141 |
| ВИСНОВКИ..... | 143 |
| СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ..... | 146 |
| ДОДАТКИ..... | 162 |

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Необхідною умовою подолання кризових явищ в економіці України є ефективне функціонування транспортної системи, основу якої становлять залізниці. Створюючи передумови економічного розвитку країни, залізничний транспорт забезпечує єдність основних ланок народно-господарчого комплексу. Між тим росту ефективності залізниць можуть і будуть перешкоджати недоліки в системі фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями. На розробку рекомендацій, використання яких дозволить їх усунути, спрямоване дисертаційне дослідження.

Основні засади розвитку фінансово-економічних відносин у механізмі управління пасажирськими залізничними перевезеннями регламентуються законами України: "Про транспорт", "Про залізничний транспорт", а також відображені в "Концепції та Програмі реструктуризації на залізничному транспорті України", затвердженій рішенням Колегії Міністерства транспорту у 1998 р.

Треба зазначити, що наслідки економіко-політичних перетворень 90-х рр., які зумовили кризу на залізничному транспорті і зокрема у пасажирському господарстві, є унікальними, що перешкоджає використанню уніфікованого підходу до підвищення ефективності роботи галузі. Між тим формування ринкових відносин припускає залежність відтворювальних процесів від об'єктивних економічних законів і закономірностей. Досвід зарубіжних залізниць, які працюють в умовах конкурентного середовища, свідчить про ефективність галузевого принципу управління пасажирськими перевезеннями. Але в сучасній вітчизняній науковій літературі недостатньо досліджуються засади фінансово-економічного управління пасажирським господарством як відокремленим механізмом.

Методологічні основи та практичні аспекти функціонування транспорту, як четвертої галузі матеріального виробництва, відображені в працях вітчизняних і зарубіжних вчених, таких як В. Абгафоров, М. Бедняк, А. Воркут, В. Дмитрієв, Д. Зотов, І. Івлієв, Л. Канторович, В. Лившиць, А. Покотілов, В. Потапов, С. Резер, П. Сергєєв, Є. Сич, А. Сміхов, С. Ушаков, Л. Федоров, В. Шинкаренко, О. Шуйська, В. Чекаловець та багатьох інших. При цьому організаційно-економічним питанням перевезення пасажирів транспортом загального користування присвячено чисельні праці Н. Бещевої, М. Гобунова, В. Кедрової, В. Колпакова, Б. Парахонського, Т. Пахмана, С. Пономарьова, В. Саболина, В. Шубко та інших відомих вчених.

Широке коло питань, пов'язаних з розвитком залізничного транспорту, знайшло своє відображення у працях вітчизняних і зарубіжних економістів: А. Абрамова, М. Беленького, І. Белова, Н. Винниченко, В. Верлоки, О. Вовка, М. Жердєва, Д. Ковальова, Ю. Кулаєва, М. Макаренко, В. Пасічника, В. Персіанова, М. Трихункова, Є. Ханукова, Р. Царьова, Ю. Цветова, А. Шишкова та інших вчених. Методологічні аспекти організації пасажирських залізничних перевезень висвітлені в працях таких вчених, як В. Аверкін, І. Аксьонов, Н. Богомолова, Ю. Єлизар'єв, Ю. Іваненков, Ф. Кочнев, В. Лукашев, Н. Потапович, Н. Спиридонова, В.

. Федоров, І. Шапкин та ін.

Проте велика частина розробок присвячена дослідженню окремих аспектів організації пасажирських перевезень на макроекономічному рівні й у рамках роботи залізничного транспорту в цілому. Деякі питання організації фінансово-економічних відносин у механізмі управління пасажирськими залізничними перевезеннями висвітлені в основному у працях зарубіжних науковців та спеціалістів-практиків - В. Битієва, В. Белозерова, С. Жабова, Л. Мазо, О. Панченко, В. Певзнера, М. Толкачової, Д. Тульчинського та ін., які ставили лише окремі завдання цієї проблеми та обґрунтовували необхідність їх вирішення.

Отже, рішення проблеми формування цілісної та багатомірної концепції удосконалення механізму фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями національних залізниць вимагає комплексного, системного підходу. У практичному плані необхідна розробка таких напрямків організації фінансово-економічних відносин, які сприяють підвищенню ефективності функціонування галузі і, у той же час, спрямовані на одержання найбільшого соціально-економічного ефекту державою. Актуальність розробки подібних заходів підсилюється у зв'язку з усвідомленою необхідністю збереження економічної цілісності пасажирського комплексу залізниць, за умов відтворення його на ринковій основі.

Таким чином, об'єктивна необхідність поглиблення теоретичних досліджень щодо розвитку фінансово-економічних відносин у механізмі управління пасажирськими залізничними перевезеннями і їхньою практичною апробацією з метою підвищення ефективності функціонування галузі обумовила актуальність наукової праці, дозволила визначити мету й основні задачі дисертації.

Зв'язок з науковими програмами, планами, темами. Наукова робота є ініціативною й одночасно складовою частиною досліджень, проведених відповідно до Концепції і програми реструктуризації на залізничному транспорті України, а також до Концепції реформування транспортного сектора України.

Наукові результати та висновки дисертаційного дослідження використані під час виконання науково-дослідних робіт Української державної академії залізничного транспорту на замовлення Укрзалізниці - "Розробка методики розрахунку тарифів на перевезення пасажирів, багажу та пошти залізницями України та в міждержавному сполученні" (договір № 426/97-609/98 ЦТех).

Мета і задачі дослідження. Метою дисертаційного дослідження є розробка теоретичних підходів і практичних рекомендацій зі створення ефективних форм, методів та способів організації фінансово-економічних відносин у механізмі управління пасажирськими перевезеннями залізниць України, які сприяють стабілізації галузі в умовах ринкової трансформації економіки.

Досягнення мети дослідження зумовило вирішення наступних *задач*:

- виявити системну сутність й особливості механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями;
- дослідити умови функціонування системи пасажирських перевезень на залізницях України, на основі чого виявити основні властивості механізму

фінансово-економічного управління;

- виявити проблеми функціонування фінансово-економічного механізму в системі пасажирських залізничних перевезень, обґрунтувати концепцію їх вирішення;
- визначити підходи до моделювання механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями;
- дослідити структурно-функціональні зв'язки між елементами механізму фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями залізниць;
- розробити принципову схему механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями в умовах ринкової економіки;
- визначити напрямки підвищення ефективності пасажирських перевезень на всіх рівнях фінансово-економічного управління.

Об'єктом дослідження є система фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями на залізницях України.

Предмет дослідження - фінансово-економічні відносини в механізмі управління пасажирськими залізничними перевезеннями.

Методи дослідження. Дослідження побудовано на діалектичному методі пізнання закономірностей організації фінансово-економічних відносин у механізмі управління пасажирськими залізничними перевезеннями. Для досягнення поставленої в дисертаційній роботі мети використані:

- структурно-генетичний метод та метод синтезу (при дослідженні умов функціонування системи пасажирських залізничних перевезень);
- методи абстрагування та аналізу (при встановленні проблем функціонування фінансово-економічного механізму);
- аналітичний та історичний методи (в процесі визначення підходів до моделювання фінансово-економічного механізму);
- методи дедукції, експерименту, порівняння та вимірювання (при дослідженні структурно-функціональних зв'язків між елементами фінансово-економічного механізму);
- принципи системного аналізу (при побудові моделі механізму фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями залізниць);
- історичний метод та метод індукції (при визначенні організаційно-правових аспектів розвитку фінансово-економічного управління перевезенням пасажирів);
- методи формалізації, моделювання та експерименту (при формуванні системи фінансування пасажирських залізничних перевезень з урахуванням комерційних та суспільно-політичних інтересів).

Наукова новизна одержаних результатів. Наукова новизна одержаних результатів полягає у поглибленні існуючих і розробці нових теоретичних положень щодо удосконалення та розвитку фінансово-економічних відносин в механізмі управління пасажирськими залізничними перевезеннями, зокрема:

- вперше обґрунтовано зміст і необхідність введення поняття "механізм фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями" як сукупність форм, методів, способів та важелів управління пасажирськими залізничними перевезеннями, множина послідовних дій (операції) яких забезпечує

цілеспрямований вплив на галузеві економічні процеси;

- виявлено проблеми побудови та функціонування механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями, що дозволило визначити та обґрунтувати концепцію його удосконалення;

- розроблена принципова схема механізму фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями, для цього:

- систематизовано ринкові регулятори, які координують і коректують економічні процеси в системі пасажирських залізничних перевезень, що дозволило обґрунтувати стратегічні напрямки розвитку фінансово-економічного механізму,

- запропоновано методологічні та методичні підходи до аналізу ендогенних елементів механізму фінансово-економічного управління перевезеннями пасажирів, за допомогою яких визначено закономірності організації його структурно-функціональних зв'язків,

- узагальнено та систематизовано організаційно-правові аспекти фінансово-економічного управління, що дозволило підтвердити необхідність відокремлення структурних елементів у системі пасажирських залізничних перевезень;

- удосконалено механізм фінансового забезпечення, зокрема методику побудови тарифів, що надає реальну можливість використання ринкових організаційно-економічних регуляторів у системі пасажирських залізничних перевезень;

- набула подальшого розвитку система спеціальних економіко-правових регуляторів, зокрема:

- специфіковано об'єкт транспортної та соціальної політики держави з метою оптимізації фінансово-економічних відносин сторін,

- запропонована методика визначення бюджетних асигнувань операційним ланкам залізниць, заснована на концепції паритету, що дозволяє здійснювати регулювання економічних процесів державою, забезпечуючи ефективний розвиток галузі,

- виділено пріоритетні інструменти реалізації соціальної політики, використання яких забезпечує нормальне функціонування і розвиток економіки галузі, а також захист інтересів суспільства.

Практичне значення отриманих результатів. Практичне значення результатів дисертаційного дослідження полягає в систематизації і специфікації проблем фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями, а також у визначенні пріоритетних напрямків розвитку фінансово-економічних відносин в умовах ринкової трансформації економіки.

На основі узагальнення результатів дослідження розроблені рекомендації з удосконалення фінансово-економічних відносин у механізмі управління пасажирськими перевезеннями, що набули практичного використання в структурних підрозділах Південно-Західної залізниці (Акт від 18.04.2002 р., № 580-Л).

Результати дослідження використовуються в навчальному процесі Української державної академії залізничного транспорту (Довідка від 28.01.2002 р.) у методичному забезпеченні і викладанні курсів "Фінансування і кредитування на залізничному транспорті", "Фінанси залізничного транспорту", "Управління

фінансами галузі" і "Бюджетна система".

Особистий внесок здобувача. Результати наукового дослідження, викладені у дисертаційній роботі, отримані автором самостійно і знайшли відображення в опублікованих працях [1-8].

Апробація результатів дисертації. Основні положення дисертаційного дослідження доповідались і отримали позитивну оцінку на міжнародних науково-практичних семінарах і конференціях: "Регіональні проблеми розвитку продуктивних сил агропромислового комплексу України" (м. Київ, 1998 р.); "Дослідження й оптимізація економічних процесів" (Оптимум-2000, м. Харків, 2000 р.; Оптимум-2001, м. Харків, 2001 р.); "Проблеми економіки транспорту в умовах його реструктуризації" (м. Дніпропетровськ, 2001 р.).

Крім того, результати дослідження доповідалися на науково-технічних конференціях Української державної академії залізничного транспорту (м. Харків, 1997-2001 рр.). У цілому основні положення дисертаційної роботи були обговорені і схвалені на розширеному засіданні кафедри "Економіка підприємства та організація виробництва" Української державної академії залізничного транспорту (м. Харків, 22.02.2002 р.).

Публікації. За темою дисертації опубліковано 9 наукових праць, у тому числі 7 статей у наукових фахових виданнях ВАК України, загальним обсягом 1, 21 друк. арк., з них особисто автору належить 1,21 друк. арк.

Структура і обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, 3 розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Повний обсяг дисертації складає 171 сторінки комп'ютерного тексту, з них 61 сторінку займають ілюстрації (37 рисунків), таблиці (16), додатки (3) та список використаних літературних джерел (187 найменувань).

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ МЕХАНІЗМУ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ПАСАЖИРСЬКИМИ ЗАЛІЗНИЧНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ

1.1. Сутність та особливості механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями

У науковій літературі фінансовий механізм традиційно розглядається як один із проявів економічного механізму [74, 135 та ін.]. Одночасно вводяться зовсім відособлені тлумачення цих понять. Поняття “економічний механізм” трактується, як сукупність методів і способів впливу на економічні процеси [135, с. 227]. При цьому економічні процеси припускають використання економічних ресурсів - землі, капіталу (ресурсів, створених у процесі виробничої діяльності), праці і підприємницької здібності - з метою задоволення необмежених суспільних потреб [91, т.1, с. 26]. Тим часом, під "фінансовим механізмом" розуміється сукупність форм і методів, за допомогою яких забезпечується здійснення широкої системи розподільних і перерозподільних відносин, у тому числі утворення доходів і нагромаджень, створення і використання централізованих і децентралізованих фондів коштів і т.п. [167, с.17]. Однак гроші, чи фінансовий капітал, нічого не виробляють і їх не можна вважати економічним ресурсом [91, т.1, с.26]. З чого випливає, що фінансовий механізм є відособленою підсистемою в управлінні виробничо-господарською діяльністю, призначеною для забезпечення необхідних умов роботи економічного механізму.

Тому в комплексі фінансовий та економічний механізми можна представити у вигляді двох взаємозалежних і взаємообумовлених підсистем управління економічними процесами (рис. 1.1). При цьому характеристична властивість фінансового механізму дає підставу розглядати всі, без винятку, сторони діяльності суб'єктів господарювання (економічні процеси) через призму фінансів, фінансового результату.

Рис. 1.1. Схема кругообігу ресурсів виробничо-господарської системи

Чітке узгодження в роботі обох підсистем управління виробничо-господарською діяльністю визначає природу фінансово-економічного механізму. Тобто **фінансово-економічний механізм** являє собою *сукупність стабільних елементів, послідовність дій яких (операції) забезпечують реалізацію визначеної мети, тобто створення необхідних умов в управлінні економічними процесами.*

Необхідно відзначити, що механізм фінансово-економічного управління за своєю природою є системним, що визначається нижченаведеними властивостями.

По-перше, **фінансово-економічний механізм** є системою, тому що припускає узгодження різноманітних окремих цілей і задач, які забезпечують реалізацію загальної глобальної мети функціонування виробничо-господарського утворення.

Фінансово-економічне управління містить у собі три основні складові: планування, організацію і власне управління (регулювання), що між собою взаємозалежні і взаємообумовлені. Первинним є планування, що визначає мету економічного розвитку і загальні принципи поведінки виробничо-господарської системи. Під установлені цілі формуються організаційні структури і процедури (ціноутворення, фінансування (забезпечення фінансовими ресурсами), організаційний вплив (забезпечення економічними ресурсами) і т.п.). У рамках визначених структур і процедур в інтересах досягнення поставленої мети здійснюється регулювання (аналіз, контроль, мотивація) фінансово-економічних процесів, а в остаточному підсумку процесу функціонування організаційної

системи. У комплексі зазначені складові являють собою єдину систему, стосовно якої мають властивості функціональних підсистем. Її функціонування визначає безперервність і перманентність роботи усього фінансово-економічного механізму

По-друге, *функціонування фінансово-економічного механізму* (операційний процес) також є системою, у якій здійснюється взаємодія між окремими елементами функціональних підсистем, як і між структурними (спеціалізованими) ланками.

У процесі функціонування основних складових механізму фінансово-економічного управління використовується сукупність елементів, стабільних і визначених, виходячи з поставленої мети. Серед них:

- критерії і показники виробничо-фінансової діяльності (експлуатаційні витрати, собівартість, дохід, фінансові результати, рентабельність і т.п.);
- регулятори (ціни, тарифи, нормативи, податки та ін.);
- методи і методики, що застосовуються при плануванні, організації і регулюванні економічних процесів.

Використання кожного елемента припускає виконання елементарних дій. При цьому взаємодоповнюючі елементи фінансово-економічного механізму здійснюють послідовність дій, спрямовану на досягнення певного результату, а в остаточному підсумку - поставленої мети. Сукупність послідовних елементарних дій складає операцію, а в умовах функціонування усього фінансово-економічного механізму забезпечує операційний процес.

По-третє, *об'єктом фінансово-економічного управління* є організаційна система (у даному випадку система пасажирських залізничних перевезень), що визначає особливості фінансово-економічного механізму.

Тим часом, система пасажирських залізничних перевезень має всі ознаки складних технологічних систем. Серед них:

- наявність великої кількості компонентів і різноманітність виконуваних функцій;
- складність структури і поведінки системи;
- нерегулярність впливу з боку зовнішнього середовища і нерегулярність поведінки самої системи;
- наявність підсистем ієрархічного і функціонального характеру, що мають свої окремі цілі і т.п. [184, с. 34].

Насамперед у системі пасажирських перевезень залізниць технологічний цикл охоплює дві стадії. На першій стадії виконується комплекс специфічних функцій з формування поїздів і їхньої підготовки в рейс (початкова операція). На другій стадії безпосередньо здійснюється перевезення пасажирів (рухома операція). При цьому стадії технологічного циклу істотно розрізняються в аспекті фінансово-економічного управління. Формування пасажирських поїздів та інші виробничо-господарські функції першої стадії здійснюються або до, або одночасно з одержанням залізницями доходних надходжень за виконані роботи. Перевезення виконується вже після оплати пасажиром транспортних послуг. Зазначені нюанси в роботі системи пасажирських залізничних перевезень дуже істотні при

узгодженні фінансових потоків, отже, усуненні тимчасових касових розривів, а в довгостроковому плані - збитків.

У зв'язку з неоднорідністю виробничо-господарських функцій технологічного циклу в процесі перевезення пасажирів беруть участь різні спеціалізовані ланки, що входять в організаційну структуру залізничного транспорту. У залежності від специфіки виконуваних функцій стосовно перевізного процесу спеціалізовані (структурні) ланки залізниць підрозділяються на спеціальні ланки (структурні підрозділи пасажирського господарства) й операційні ланки (інфраструктура, підрозділи, що забезпечують перевезення). Крім того, у рамках фінансово-економічного управління виділяють центральні ланки (дирекції, управління залізниць, головні управління). Між ними існують складні взаємозв'язки, які переплітаються і перехрещуються і при яких зміна у функціонуванні однієї структурної ланки веде до зміни параметрів роботи іншої. Крім того, на кожній стадії технологічного циклу відбувається зміна ролей спеціальних і операційних ланок. На першій стадії ведучі позиції займають спеціальні ланки, операційним приділяється допоміжна роль. На другій стадії основними в процесі перевезень є операційні ланки, і тільки частина додаткових функцій виконується спеціалізованими ланками. Центральні органи при цьому здійснюють перерозподіл фінансових і економічних ресурсів між спеціальними й операційними ланками, що входять в їхню структуру.

Функціонування системи пасажирських залізничних перевезень супроводжується могутніми інформаційними потоками. Для створення гнучкості в управлінні технологічним циклом на залізничному транспорті необхідно охоплювати складні динамічні процеси з численними параметрами. Тому система пасажирських залізничних перевезень характеризується високим ступенем автоматизації, що дозволяє зв'язати окремі складові в єдине ціле для забезпечення оптимального управління технологічними і фінансово-економічними процесами.

Динаміка параметрів роботи галузі і, отже, невизначеність виробничо-господарських процесів визначається нерегулярністю впливу з боку зовнішнього середовища. Система пасажирських залізничних перевезень піддається впливу маси факторів (економічних, політичних, соціальних, географічних, кліматичних і т.п.). Сукупність зовнішніх факторів робить істотним, а в ряді випадків і визначальним вплив на елементи фінансово-економічного механізму, як і на принципи організації його операційного процесу. У системі пасажирських залізничних перевезень зазначений вплив виявляється у формах і методах організації фінансово-економічних взаємовідносин:

- залізниць і спеціалізованих ланок по перевезенню пасажирів із приводу узгодження їхньої роботи в процесі комплексного централізованого управління економічними процесами;
- залізниць і соціальних систем (потенційних чи фактичних пасажирів) у зв'язку з реалізацією (організацією взаєморозрахунків) і наданням транспортних послуг;
- залізниць і фінансово-економічних систем (виробничо-господарські і фінансові структури, що одержують вигоду в тій чи іншій формі від пасажирських перевезень);

•залізниць і суспільно-політичних систем (державні органи, органи місцевого самоврядування), зацікавлених в організації пасажирських перевезень у визначеному регіоні чи окремих груп населення.

Нарешті, для залізничного транспорту характерна наявність підсистем ієрархічного і функціонального характеру. До рівнів ієрархії відносяться лінійні підприємства, дирекції, залізниці, головні управління. На кожному ієрархічному рівні функціонують різні підрозділи, що забезпечують рішення технологічних, технічних, фінансово-економічних питань. Кожна з підсистем організаційної структури (ієрархічна, функціональна) має свої окремі цілі, з яких складається загальна ціль функціонування технологічної системи. Різноманіття функціонально-еквівалентних складових системи пасажирських залізничних перевезень на кожному рівні ієрархії визначає складність фінансово-економічних зв'язків механізму управління, централізацію чи децентралізацію окремих елементів.

Специфіка складних технологічних утворень накладає відбиток на економічні процеси, з ними зв'язані, котрі у свою чергу визначають *особливості* в побудові і функціонуванні механізму фінансово-економічного управління (рис. 1. 2).

Для механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями характерно:

1.Різноманітність елементів фінансово-економічного механізму. Кожна стадія технологічного циклу, а внаслідок цього, кожна зі структурних (спеціалізованих) ланок забезпечується специфічними (як за формою, так і в обсязі) економіч-

Рис. 1.2. Схема особливостей механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями

ними ресурсами і має власний виробничо-господарський результат. Звідси різноманітність критеріїв і показників виробничо-господарської діяльності, регуляторів, методів і методик формування, розподілу і використання фінансових ресурсів, організаційного впливу на економічні процеси.

1.Централізація фінансово-економічного управління. Система пасажирських перевезень являє собою сукупність територіально-галузевих утворень, що забезпечують транспортне обслуговування на регіональному і національному рівнях. Це визначає необхідність централізації деяких економічних процесів (коли варто розподіляти фінансово-економічні потоки між різними залізницями) і можливість децентралізації інших (коли в процесі перевезення пасажирів беруть участь функціональні підрозділи однієї залізниці).

2.Градація фінансово-економічного управління. Ієрархічна структура управління припускає делегування окремих повноважень і, навпаки, централізацію інших. Таким чином, деякі рішення приймаються на рівні спеціалізованих ланок, деякі - надаються на затвердження центральним ланкам, деякі - передаються у вигляді завдань спеціальним і операційним ланкам.

3.Різнманіття фінансово-економічних взаємин. У процесі взаємодії підсистем функціонального й ієрархічного характеру, взаємозв'язку з різнманітними системами зовнішнього середовища формується сукупність складних і фінансово-економічних взаємовідносин, що переплітаються.

4.Необхідність узгодження різнманітних інтересів. В основі управління процесом перевезення пасажирів можуть знаходитись інтереси залізниць, коли мова йде про реалізацію принципів комерційного розрахунку, або суспільно-політичні інтереси, тоді необхідне повне чи часткове фінансове забезпечення технологічного циклу державою. В обох випадках узгодження часом суперечливих інтересів передбачене в механізмі фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями. Використовуються елементи, здатні забезпечити компроміс інтересів.

Тобто ***фінансово-економічний механізм*** опосереднює відносини в процесі організації перевезення пасажирів і передбачає гармонізацію різних груп інтересів за допомогою *сукупності форм, методів, способів взаємодії та важелів стимулювання, множина послідовних дій (операції)* яких забезпечують *цілеспрямований вплив на галузеві економічні процеси* (рис. 1.3).

Рис. 1.3. Схема механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями

1.2. Методологічні основи фінансово-економічного управління перевезенням пасажирів на залізницях України

Діючий механізм фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями залізниць сформований в умовах адміністративно-командної економіки. У новому соціально-економічному середовищі він не зазнав істотних змін, тому що був збережений методологічний підхід до управління залізничним транспортом. У рамках цього підходу система пасажирських перевезень розглядається як одна зі складових єдиної системи залізничного транспорту. Комплексне управління експлуатаційною роботою в галузі визначає той факт, що процес функціонування фінансово-економічної системи перевезення пасажирів не

автономний. Його елементи є складовими механізми фінансово-економічного управління залізничним транспортом, для якого характерний високий ступінь централізації і державне регулювання економічних процесів.

Централізоване управління економічними процесами на залізничному транспорті забезпечується в процесі функціонування ієрархічної організаційної структури.

Базовою організаційною ланкою в галузі є залізниці. Вони являють собою великі територіально-галузеві об'єднання, що здійснюють процес вантажних і пасажирських перевезень у визначеному регіоні з метою одержання прибутку (доходу) [99, с. 4]. Залізниці координують експлуатаційну роботу усіх структурних підрозділів (у тому числі спеціальних і операційних ланок, що забезпечують перевезення пасажирів), які входять до їх складу. Незалежно від того, що структурні підрозділи залізниць мають субрахунки в установах банку і виділені на окремий баланс, вони не є самостійними господарськими підприємствами. Фактично управління їхньою виробничо-господарською діяльністю здійснюється залізницями.

У свою чергу залізниці відносяться до сфери управління Державної адміністрації залізничного транспорту України, яка виконує двояку функцію [125, с. 2].

З одного боку, є суб'єктом господарювання і покликана забезпечувати погоджену й ефективну роботу залізниць, їхній економічний розвиток, ріст фінансових результатів. Дана функція виявляється в централізованому управлінні вантажними і пасажирськими перевезеннями у внутрішньому і міжнародному сполученнях, регулюванні основної виробничо-господарської діяльності залізниць. Зокрема до завдань Державної адміністрації залізничного транспорту відноситься розробка узгодженого графіка руху поїздів і плану їхнього формування; формування і реалізація єдиної тарифної та цінової політики; організація розрахунків за перевезення вантажів і пасажирів на внутрішньому та міжнародному ринках; розподіл коштів між залізницями (зокрема валютних надходжень) і т.п.

З іншого боку, Державна адміністрація залізничного транспорту є органом державного управління, підлеглим Міністерству транспорту України, отже, зобов'язана використовувати залізничний транспорт як *інструмент реалізації державних функцій* (насамперед економічної і соціальної), навіть якщо необхідні для цього заходи суперечать принципам господарського (комерційного) розрахунку.

Даний методологічний підхід має об'єктивну і суб'єктивну сторону. **Об'єктивна** сторона виявляється у впливі на процес функціонування залізничного транспорту економічних законів і в закономірностях розвитку залізниць. **Суб'єктивна** сторона має відношення до політико-правового регулювання економічних процесів. Базою для її прояву є *загальнодержавна власність* на майно залізниць. Звідси можливість маніпулювати залізничним транспортом для реалізації заходів соціально-економічної політики держави.

На підставі структурно-генетичного підходу, що пояснює структуру системи через її природу, виділені **об'єктивні фактори цілісності** фінансово-

економічної системи залізничного транспорту і *фактори державного регулювання* процесу її функціонування (рис. 1.4).

Фактори, що обумовлюють фінансово-економічну цілісність залізниць, підрозділені на технократичні і соціально-економічні. *Технократичні* визначаються особливостями технологічного циклу системи вантажних і пасажирських залізничних перевезень. *Соціально-економічні* формуються в результаті виділення єдиних суспільно-політичних причин деяких економічних явищ. Сукупність факторів

Рис. 1.4. Схема об'єктивних передумов формування діючого фінансово-економічного механізму залізничного транспорту

цілісності створює необхідні передумови захисту інтересів залізниць, а також їхніх структурних підрозділів. Технократичні забезпечують ефект масштабу виробництва в результаті організації мало витратного процесу перевезення вантажів і пасажирів. Соціально-економічні забезпечують ефект переливу капіталу за допомогою збалансування фінансово-економічних потоків у галузі.

До технократичних факторів відносяться:

1) взаємозалежність відтворювальних циклів перевезення вантажів і пасажирів, що породжує загальні економічні інтереси двох технологічних систем і загальні задачі розвитку інфраструктурного забезпечення;

2) однорідність багатьох виробничо-господарських функцій по забезпеченню вантажних і пасажирських перевезень. Дана властивість дозволяє виключити дублюючі виробничо-господарські утворення в рамках кожної технологічної системи і на кожному рівні ієрархії;

3) складність технологічного циклу, що визначає ієрархічність і багатофункціональність організаційної структури управління перевезеннями, необхідність централізації частини фінансово-економічних потоків.

Технократичні фактори подані в послідовності, яка вказує на посилення процесу централізації фінансово-економічного управління в галузі. Перший - *взаємозалежність відтворювальних циклів* - є підставою для встановлення стійких каналів виробничо-господарських зв'язків структурних підрозділів залізниць із завершеним технологічним циклом, єдність інфраструктури для вантажних і пасажирських перевезень. Тим самим формується матеріальна база для тісного функціонального співробітництва. Другий - *однорідність виробничо-господарських функцій* - у розвиток першого є передумовою глибоких інтеграційних процесів у галузі, формування єдиних ланок системи фінансово-економічного управління в рамках залізниці. Третій - *складність технологічного циклу* - охоплює не тільки функціональний, але й територіальний аспект і є підставою централізації ряду функцій фінансово-економічного управління на рівні залізничного транспорту в цілому.

Соціально-економічні фактори:

1) різний рівень ефективності системи вантажних і пасажирських перевезень. Перевезення вантажів є високорентабельним виробництвом. Тим часом суспільно-політична природа пасажирських залізничних перевезень визначає їхню збитковість. Єдиний процес фінансово-економічного управління основною діяльністю залізниць дозволяє покрити частину експлуатаційних витрат по перевезенню пасажирів за рахунок прибутку, отриманого від вантажних перевезень;

2) різний рівень ефективності експлуатації інфраструктури. Перевага суспільно-політичних аспектів при будівництві деяких залізниць, окремих залізничних ліній, ділянок над економічними визначила невисоку ефективність їхньої експлуатації і необхідність забезпечення процесу функціонування за рахунок зовнішніх джерел;

3) різний рівень ефективності напрямків руху і видів сполучення. Необхідність підтримки зв'язку між елементами суспільно-територіальних систем, навіть на шкоду інтересам залізниць, обумовила той факт, що ефективність залізничних перевезень істотно розрізняється по напрямках руху і видах сполучення. В умовах цілісної фінансово-економічної системи управління можливо збалансувати фінансово-економічні потоки, компенсувати дефіцитність одних напрямків руху і видів сполучення за рахунок інших.

Роль залізничного транспорту в розвитку країни, необхідність захисту інтересів держави породжує передумови державного регулювання галузевих

економічних процесів. Специфіка державних функцій визначає групи факторів. **Економічні** є підставою встановлення обмежень з боку держави в управлінні виробничо-господарською і фінансовою діяльністю залізниць. **Соціальні** обумовлюють необхідність фінансово-економічної підтримки галузі.

До економічних факторів відносяться:

1) монопольний характер транспортного виробництва і, отже, необхідність більш глибокого, ніж для немонопольних утворень, втручання з боку держави в їх виробничо-господарську діяльність.

Вантажні і пасажирські залізничні перевезення є унікальними, що визначає природну монополію залізниць у сфері транспортних комунікацій. Економічний розвиток галузі на початкових етапах довів необхідність формування цілісної системи залізничного транспорту. Домінуюче положення залізниць на ринку, поряд з особливостями технологічного процесу, дозволило забезпечити ефективне мало витратне виробництво перевезення вантажів і пасажирів. В умовах розвитку транспортних комунікацій (поява автомобільного й авіаційного транспорту, підвищені вимоги з боку клієнтів до якості перевезень - швидкості, комфорту, зручності щодо термінів прибуття-відправлення транспортних засобів і т.п.) спостерігається ослаблення позицій залізниць на ринку транспортних послуг. Однак на деяких напрямках руху для ряду перевезень ефект масштабу виробництва дозволив зберегти монопольні позиції галузі;

2) забезпечення економічного розвитку держави. Транспортні комунікації є матеріальною базою еволюції економічної діяльності держави. Вони забезпечують нормальне виробництво й обіг в країні, задовольняють суспільні потреби в переміщенні, зв'язують у єдине ціле елементи суспільно-територіальних систем. Тобто залізниця є необхідним інструментом державного регулювання соціально-економічних процесів.

Серед соціальних факторів державного регулювання слід зазначити:

1) низьку соціальну вартість залізничного транспорту. Процес функціонування залізниць зв'язаний з менш значними соціальними витратами по забрудненню навколишнього середовища, нещасних випадках на транспорті і т.д. Проблеми охорони навколишнього середовища, природокористування, урбанізації обумовили підвищений інтерес до розвитку залізниць, забезпечення їхніх стійких позицій на ринку транспортних комунікацій;

2) соціальний захист населення, який виявляється в необхідності забезпечення доступності транспорту для всіх шарів населення.

Використання даного методологічного підходу визначає основні властивості операційного процесу діючого фінансово-економічного механізму залізничного транспорту.

По-перше, **високий ступінь централізації фінансово-економічних потоків**. Доходи залізниць формуються за рахунок надходжень від усіх видів діяльності, у тому числі за перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, додаткові послуги та ін. Отримані кошти використовуються для забезпечення експлуатаційних витрат кожної виробничо-господарської одиниці, яка входить до складу залізниці і виконує певні види робіт. Сукупність цих робіт забезпечує

єдиний перевізний процес - перевезення вантажів і пасажирів. Залізниці здійснюють фінансування безпосередньо підлеглих їм лінійних виробничо-господарських організацій у залежності від виконання обсягу експлуатаційної роботи. Таким чином, формується загальний фінансовий результат і визначається рентабельність усієї перевізної діяльності залізниці.

Тим часом фінансові результати і рентабельність вантажних і пасажирських перевезень являють собою виключно інформаційні показники. Їхня величина визначається в результаті необхідних обчислень (калькуляції собівартості [62], розподілу дохідних надходжень за перевезення вантажів і пасажирів по видах сполучення [63] і т.п.). При цьому фінансування виробничо-господарських утворень не залежить від ефективності вантажних і пасажирських перевезень (у цілому, а також по напрямках руху і т.д.), які вони забезпечують.

По-друге, **плановість формування, розподілу та використання фінансових і економічних ресурсів**. Діючий механізм фінансово-економічного управління залізничним транспортом має плановий характер. Фінансово-економічні взаємовідносини і їхні інструменти використовуються для планового здійснення виробничо-господарської діяльності. Гроші, як і в умовах адміністративної економіки, виконують функції міри вартості, засобу обертання, засобу платежу і засобу нагромадження. Не набуваючи форми фінансового капіталу¹, вони використовуються як засіб планування й обліку витрат економічних ресурсів у процесі функціонування технологічної системи залізниць.

Плановість виявляється в процесі розподілу фінансових і економічних ресурсів між виробничо-господарськими організаціями залізничного транспорту. Кошти авансуються залізницям, а усередині залізниць - їхнім структурним підрозділам на підставі й у межах встановленого плану під майбутні доходи за виконані перевезення. Сума коштів визначається на підставі нормативного методу виходячи з двох складових: обсягу експлуатаційної роботи і нормативів витрат у розрізі окремих статей.

Плановий характер механізму фінансово-економічного управління на залізничному транспорті виявляється також у процесі формування доходів за виконані перевезення, зокрема в системі ціноутворення.

Транспортні тарифи (тарифи за перевезення пасажирів, вантажів, багажу і пошти, а також збори, встановлені за додаткові операції, зв'язані з транспортуванням) являють собою планові оптові та роздрібні ціни. Рівень тарифів на перевезення затверджується Державною адміністрацією залізничного транспорту і залізницями за узгодженням із загальнодержавними і регіональними органами (Кабінетом Міністрів України, місцевими органами самоврядування і т.д.), а фактично і встановлюється ними. Допускається використання вільних тарифів, які визначаються за домовленістю сторін в порядку, які не суперечить антимонопольному законодавству. На практиці система договірних тарифів застосовується тільки для послуг, зв'язаних з перевезенням вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти.

Примітки:

Крім транспортних тарифів, плануються розрахункові і відпускні ціни за продукцію підсобно-допоміжної діяльності структурних підрозділів залізниць, яка використовується в процесі перевезень. Відповідно до їхнього планового розміру надаються асигнування і формуються доходи виробничо-господарських підрозділів залізничного транспорту [128].

По-третє, **цільовий характер виділення фінансових ресурсів**. Означає, що виділені кошти можуть бути використані тільки на цілі, передбачені планом. При цьому в окремих випадках допускається перерозподіл авансованих коштів між окремими статтями експлуатаційних витрат. Контроль за строго цільовим розподілом фінансових ресурсів відповідно до плану доходів і витрат обмежує фінансово-економічну самостійність структурних підрозділів залізниць, знижує мотиваційний ефект комерційного розрахунку, на принципах якого вони формально функціонують.

По-четверте, **виділення фінансових ресурсів у залежності від фактичних показників експлуатаційної роботи**. Як уже відзначалося, фінансування діяльності виробничо-господарських утворень залізничного транспорту здійснюється відповідно до плану. Однак розмір асигнувань переважно визначається виходячи з фактичних значень обсягу експлуатаційної роботи.

По-п'яте, **підзвітність**. Передбачає встановлення звітності організаційних структур залізничного транспорту перед вищими органами управління. Підзвітність виробничо-господарських утворень галузі забезпечує можливість контролю за дотриманням інших принципів функціонування фінансово-економічного механізму.

По-шосте, **перевага суспільно-політичних аспектів** у прийнятті рішень по управлінню процесом перевезень. У зв'язку з тим, що залізниця є державною власністю, у системі фінансово-економічного управління вантажними і пасажирськими перевезеннями вагоме значення мають суспільно-політичні рішення державних органів. Фінансові й економічні потоки при організації перевезень у більшому ступені визначаються діючою соціально-економічною політикою держави, ніж їхньою економічною ефективністю. Найчастіше в управлінні залізничними перевезеннями використовуються акції політико-правової сфери. При цьому економічна доцільність реалізованих заходів має другорядний характер, а іноді нею взагалі нехтують.

Так, у системі пасажирських залізничних тарифів переважають соціальні пільги. У приміському сполученні практично для всіх категорій населення, яким надаються пільги, вони дорівнюють величині тарифу. У дальньому сполученні - не обмежені по якості наданих транспортних послуг. Пільгами на проїзд користуються не тільки незаможні, малозабезпечені і знедолені громадяни (пенсіонери, інваліди, учасники воєнних дій, особи, що постраждали в результаті аварії на ЧАЕС і т.п.), але і працівники державного апарата, а саме: депутати із супровідними особами, співробітники прокуратури, управління СБУ і т.д. [156, с. 3]. Тобто пільги на пасажирські залізничні перевезення є не тільки засобом реалізації заходів щодо соціального захисту населення, але і формою забезпечення політичної діяльності в державі.

Наявність цілісного фінансово-економічного механізму залізничного транспорту, сформованого в умовах адміністративно-командної економіки, визначає специфіку організації процесу управління системою пасажирських перевезень. Систематизація елементів фінансово-економічного механізму, передбачених чинним законодавством, нормативними документами [56, 57, 62, 63, 99, 122, 125, 127, 128, 156], а також застосовуваних на практиці, дозволила виділити **фактичні** і **номінальні** цілі, принципи, характер і методи управління перевезенням пасажирів на залізницях країни (рис. 1.5).

Функціонування спеціалізованих систем, які забезпечують пасажирські залізничні перевезення, на принципах комерційного (господарського) розрахунку визначає як ціль - одержання прибутку (доходу). Однак політико-правові, адміністративно-командні регулятори, що координують і коректують суб'єктивні аспекти управління, змінюють принципи функціонування фінансово-економічної системи, викликають перекручування цільової функції: акцент на повне забезпечення перевезення пасажирів незалежно від їхньої ефективності, нехтування фінансовими результатами при реалізації функцій соціально-економічного розвитку країни.

В результаті економічні регулятори не забезпечують реалізацію мети функціонування системи пасажирських залізничних перевезень, що обумовлює їх збитковість. Спотворюється природа операційного процесу. Замість передбачених законодавством договірних фінансово-економічних відносин, вони набувають обов'язкового характеру.

Рис. 1.5. Схема основних властивостей механізму фінансово-економічного управління перевезенням пасажирів

1.3. Проблеми функціонування механізму фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями залізниць

Виділення закономірностей, мети, принципів, характеру і методів управління дало можливість одержати комплексне уявлення про процес

функціонування фінансово-економічного механізму системи пасажирських залізничних перевезень. З метою кращого сприйняття використані такі *припущення*:

–фінансово-економічний механізм розглянуто в одній площині - як сукупність взаємозалежних і взаємообумовлених елементів однієї з функціональних підсистем. Причому з комплексу елементів відібрані центральні, узагальнюючі, а саме: пасажирські тарифи, доходи, фінансування, собівартість перевезень, фінансовий результат, інвестиції;

–укрупнена система фінансово-економічних зв'язків на залізничному транспорті. Враховані не всі види діяльності, а також не всі джерела формування фінансових результатів.

Необхідність у відокремленні основної і підсобно-допоміжної діяльності залізниць продиктована нижче вказаними фактами.

Як уже відзначалося, пасажирські перевезення відносяться до основного виробництва. На залізничному транспорті в процесі здійснення вантажних і пасажирських перевезень формується єдиний фінансовий результат. Фінансові потоки характеризуються високим ступенем централізації. З прибутку, утвореного у частині основної виробничо-господарської діяльності залізниць, сплачуються консолідовані податки. Тому розглядати механізм фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями у відриві від вантажних перевезень на даному етапі неможливо.

Практично кожен структурний підрозділ залізниць здійснює підсобно-допоміжну діяльність. При цьому фінансово-економічна система підсобно-допоміжної діяльності відносно автономна. Передбачено відокремлене формування фінансових результатів, самостійне оподаткування. Тобто економічні процеси в частині підсобно-допоміжної діяльності децентралізовані. Децентралізовано і механізм сплати податків з відповідної суми прибутку. Звідси можливість ізолювати фінансово-економічний механізм основної діяльності від фінансово-економічного механізму підсобно-допоміжної діяльності виробничо-господарських утворень залізничного транспорту.

Інтеграційні процеси в галузі дозволяють розглядати умови функціонування фінансово-економічного механізму в системі пасажирських залізничних перевезень у розрізі трьох рівнів ієрархії: мікрорівня, мезорівня і макрорівня.

Мікрорівень характеризує економічне середовище спеціалізованих ланок, які здійснюють перевезення пасажирів. На даному рівні фінансово-економічного управління формуються практично всі необхідні умови забезпечення технологічного циклу. Операційний процес охоплює обслуговування пасажирів, взаємодію структурних підрозділів залізниць у частині організації пасажирських перевезень, взаємини із суміжниками у зв'язку з матеріально-технічним забезпеченням технологічного процесу, замовниками, банківською системою і т.п.

Мезорівень - економічне середовище галузі в цілому. На цьому рівні забезпечується інтеграція системи пасажирських перевезень і системи вантажних перевезень, єдність у розвитку яких обумовлена цілісністю технологічного процесу галузі. Операційний процес на даному рівні включає взаємодію спеціальних,

операційних і центральних ланок механізму фінансово-економічного управління і виявляється у формуванні єдиних фінансових результатів, централізації фінансових і економічних потоків, використанні прибутку від перевезення вантажів для покриття частини експлуатаційних витрат системи пасажирських залізничних перевезень і т.д.

Макрорівень охоплює великомасштабні економічні, природні, соціально-політичні явища і процеси в державі, які мають відношення до управління системою пасажирських залізничних перевезень, у тому числі тенденції розвитку основних макроекономічних показників, що впливають на обсяги пасажирських перевезень і їх ефективність. Операційний процес на даному рівні поширюється на взаємодію залізниць і держави, а саме: економіко-правові аспекти державного регулювання і взаємовідносини з бюджетною системою в частині державних поточних витрат та інвестицій.

На кожному рівні ієрархії формується власне економічне середовище. Використовуються різні критерії, показники, регулятори, методи і методики фінансово-економічного управління системою пасажирських залізничних перевезень. В залежності від рівня економічного середовища елементи фінансово-економічного механізму можна підрозділити на дві групи: ендогенні й екзогенні. **Ендогенні** елементи характеризують внутрішнє економічне середовище і використовуються на мікрорівні. **Екзогенні** формуються на мезорівні і макрорівні і визначають стосовно системи пасажирських залізничних перевезень зовнішні елементи фінансово-економічного механізму.

Таким чином, існуючий **механізм фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями** являє собою *сукупність відносно автономних елементів функціональних підсистем, багато з яких мають слабкий взаємозв'язок і взаємозалежність* (рис. 1.6). Дія кожного з них забезпечує виконання елементарної операції в процесі фінансово-економічного управління залізничним транспортом в цілому. Складові фінансово-економічного механізму підприємств, що забезпечують пасажирські перевезення, є ланками цілісної системи управління залізницями країни. В межах пасажирських перевезень їхня дія відособлена та неузгоджена.

Нормальне функціонування системи пасажирських залізничних перевезень забезпечується вертикальними і горизонтальними зв'язками й залежностями. **Вертикальні** зв'язки утворені в процесі забезпечення залізницями територіального розміщення продуктивних сил відповідно до інтересів держави (транспортування вантажів і пасажирів). Наявність **горизонтальних** зв'язків визначається складністю технологічного циклу, тим, що в процесі перевезення пасажирів беруть участь різні спеціалізовані системи, деякі з яких є складовою частиною системи вантажних перевезень. Існування вертикальних і горизонтальних зв'язків обумовлює проблеми функціонування фінансово-економічного механізму.

Ключова проблема полягає в **суспільно-політичній природі системи пасажирських залізничних перевезень**.

Рис. 1.6. Схема фінансово-економічного механізму в системі пасажирських перевезень залізниць України

Транспортні комунікації і, зокрема, перевезення пасажирів знаходяться у сфері інтересів держави. Однак реалізація суспільно необхідних функцій не завжди економічно виправдана. Так, забезпечення пасажирських перевезень в обсязі,

який задовольняє соціально-політичні інтереси держави, з найменшими для суспільства витратами суперечить інтересам залізниць, як територіально-галузевих об'єднань, що функціонують на принципах комерційного (господарського) розрахунку. Виникає конфлікт комерційних інтересів і суспільно необхідних функцій залізниць. Розбіжність між інтересами і функціями обумовлює кризові явища в системі пасажирських залізничних перевезень, що під чинністю закону комплексності поширюється на всі підсистеми мікро- і мезорівнів.

Рішення проблеми полягає в *розробці механізму узгодження соціально-політичної природи пасажирських перевезень з інтересами залізниць*. Узгодження державних і галузевих інтересів припускає виявлення спільності між ними і визначення сфер досягнення компромісу.

Відтворювальні процеси в рамках будь-якої технологічної системи визначаються двома умовами – необхідністю і можливостями. **Необхідність** характеризує необмежені суспільні потреби по пасажирських перевезеннях і виражається в об'ємних параметрах роботи залізниць. **Можливості** виявляються в обмежених фінансових і економічних ресурсах, що забезпечують відтворювальні процеси відповідно до необхідності. Тому узгодження суспільно-політичної природи пасажирських перевезень з інтересами залізниць визначається можливостями фінансування транспортних функцій в обсязі, який задовольняє інтереси держави.

Діючий методологічний підхід до управління економічними процесами в системі пасажирських залізничних перевезень дозволяє практично цілком реалізувати національні і регіональні інтереси. Тому для визначення необхідності в пасажирських перевезеннях можна скористатися функціональним підходом. Даний підхід припускає вивчення економічних процесів і явищ, як результату функціонування організаційних систем. На основі функціонального аналізу системи пасажирських залізничних перевезень виявлені закономірності їхнього розвитку, а також визначене місце залізниць у транспортній системі і пасажирських перевезеннях на залізничному транспорті.

Залізниці відіграють значну роль на макроекономічному рівні. По обсягу пасажирських перевезень вони поступаються тільки автомобільному транспорту. У приміському сполученні залізниці перевозять 7-15 % пасажирів. У прямому і місцевому сполученнях їхня частка збільшується до 18-33 % (табл. 1.1, складена за даними [164, с. 129]). Однак в процесі перетворення макроекономічного середовища темпи і напрямок розвитку пасажирських залізничних перевезень змінюються, змінюється і роль залізниць як одного з видів транспорту загального користування.

В процесі інтенсивного розвитку транспортних комунікацій, в умовах стабільної соціально-економічної сфери (період до 1990 р.) залізниці поступово уступають свої позиції і, незважаючи на загальне збільшення пасажиропотоку, обсяг пасажирських залізничних перевезень скорочується. У 1990 р., у порівнянні з 1985 р., на залізничному транспорті він упав на 26 млн. чол., при цьому по усіх видах транспорту загального користування виріс на 254 млн. чол.

Зазначені тенденції пояснюються зниженням ролі залізниць як шляху сполучення між великими промисловими центрами і їхніми приміськими зонами (обсяг перевезень у приміському сполученні скоротився на 37 млн. чол. або на 6,1 %). Між тим значення залізничного транспорту в прямому і місцевому сполученнях росте (за п'ять років (1985-1990 рр.) обсяг перевезень збільшився на 11 млн. чол. або на 13,1 %).

Однак в умовах геополітичних і соціально-економічних змін 90-х рр., що супроводжуються загальним падінням пасажиропотоку (з 1990 р. у два рази), питома вага залізничного транспорту стійко збільшується (рис. 1.7). Якщо в 1990 р. частка залізниць в обсязі пасажирських перевезень склала не набагато більше 5 %, то вже до 1995 р. вона зросла до 8,47 %, а до теперішнього часу досягає близько 6,5 %. Причому випереджальне падіння загального обсягу перевезень, у порівнянні з перевезеннями залізниць, спостерігається по усіх видах сполучення.

Таблиця 1.1

Відправлення (перевезення) пасажирів за видами сполучення окремими видами транспорту загального користування в Україні

| Рік | Показник | Пряме та місцеве сполучення | | | | | | Приміське та внутрішньоміське сполучення | | | | Всього | | | | | |
|------|---------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------|---------|-------------|---------------------------|--|-----------------------------|---------|---------------------------|------------|-----------------------------|-----------|---------|-------------|---------------------------|
| | | всіх видив | в т.ч. за видами транспорту | | | | | всіх видив | в т.ч. за видами транспорту | | | всіх видив | в т.ч. за видами транспорту | | | | |
| | | | залізничного | морського | річного | авіаційного | автомобільного (автобуси) | | залізничного | річного | автомобільного (автобуси) | | залізничного | морського | річного | авіаційного | автомобільного (автобуси) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 1985 | млн. чоловік | 457 | 84 | 29 | 2 | 13 | 319 | 13131 | 611 | 22 | 7758 | 13588 | 695 | 29 | 24 | 13 | 8077 |
| | структура, % | 100,0 | 18,38 | 6,35 | 0,44 | 2,84 | 69,80 | 100,0 | 4,65 | 0,17 | 59,08 | 100,0 | 5,11 | 0,21 | 0,18 | 0,10 | 59,44 |
| 1990 | млн. чоловік | 461 | 95 | 26 | 4 | 15 | 311 | 14516 | 574 | 15 | 8020 | 14977 | 669 | 26 | 19 | 15 | 8331 |
| | структура, % | 100,0 | 20,61 | 5,64 | 0,87 | 3,25 | 67,46 | 100,0 | 3,95 | 0,10 | 55,25 | 100,0 | 4,47 | 0,17 | 0,13 | 0,10 | 55,63 |
| | в % к 1985 г. | 100,9 | 113,1 | 89,7 | 200,0 | 115,4 | 97,5 | 110,5 | 93,9 | 68,2 | 103,4 | 110,2 | 96,3 | 89,7 | 79,2 | 115,4 | 103,1 |
| 1995 | млн. чоловік | 215 | 68 | 8 | 0 | 2 | 131 | 6601 | 509 | 4 | 3352 | 6816 | 577 | 8 | 4 | 2 | 3483 |
| | структура, % | 100,0 | 31,63 | 3,72 | - | 0,93 | 60,93 | 100,0 | 7,71 | 0,06 | 50,78 | 100,0 | 8,47 | 0,12 | 0,06 | 0,03 | 51,10 |
| | в % к 1985 г. | 47,0 | 81,0 | 27,6 | - | 15,4 | 41,1 | 50,3 | 83,3 | 18,2 | 43,2 | 50,2 | 83,0 | 27,6 | 16,7 | 15,4 | 43,1 |
| | в % к 1990 г. | 46,6 | 71,6 | 30,8 | - | 13,3 | 42,1 | 45,5 | 88,7 | 26,7 | 41,8 | 45,5 | 86,2 | 30,8 | 21,1 | 13,3 | 41,8 |
| 1996 | млн. чоловік | 202 | 61 | 5 | 0 | 2 | 126 | 6565 | 477 | 3 | 3179 | 6767 | 538 | 5 | 3 | 2 | 3305 |
| | структура, % | 100,0 | 30,20 | 2,47 | - | 0,99 | 62,38 | 100,0 | 7,27 | 0,05 | 48,42 | 100,0 | 7,95 | 0,07 | 0,04 | 0,03 | 48,84 |
| | в % к 1985 г. | 44,2 | 72,6 | 17,2 | - | 15,4 | 39,5 | 50,0 | 78,1 | 13,6 | 41,0 | 49,8 | 77,4 | 17,2 | 12,5 | 15,4 | 40,9 |
| | в % к 1990 г. | 43,8 | 64,2 | 19,2 | - | 13,3 | 40,5 | 45,2 | 83,1 | 20,0 | 39,6 | 45,2 | 80,4 | 19,2 | 15,8 | 13,3 | 39,7 |

| Продовження табл. 1.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|---------------|-------|-------|------|---|------|-------|-------|------|------|-------|-------|------|------|------|------|-------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 1997 | млн. чоловік | 176 | 57 | 4 | 0 | 2 | 107 | 7006 | 444 | 2 | 2405 | 7182 | 501 | 4 | 2 | 2 | 2512 |
| | структура, % | 100,0 | 32,39 | 2,27 | - | 1,14 | 60,80 | 100,0 | 6,34 | 0,03 | 34,33 | 100,0 | 6,98 | 0,06 | 0,03 | 0,03 | 34,98 |
| | в % к 1985 г. | 38,5 | 67,9 | 13,8 | - | 15,4 | 33,5 | 57,9 | 72,7 | 9,1 | 31,0 | 52,9 | 72,1 | 13,8 | 8,3 | 15,4 | 31,1 |
| | в % к 1990 г. | 37,2 | 60,0 | 15,4 | - | 13,3 | 34,4 | 52,4 | 77,4 | 13,3 | 30,0 | 48,0 | 74,9 | 15,4 | 10,5 | 13,3 | 30,2 |
| 1998 | млн. чоловік | 149 | 44 | 4 | 0 | 1 | 95 | 7600 | 458 | 2 | 2308 | 7749 | 502 | 4 | 2 | 1 | 2403 |
| | структура, % | 100,0 | 29,53 | 2,68 | - | 0,67 | 63,76 | 100,0 | 6,03 | 0,03 | 30,37 | 100,0 | 6,48 | 0,05 | 0,03 | 0,01 | 31,01 |
| | в % к 1985 г. | 32,6 | 52,4 | 13,8 | - | 7,7 | 29,8 | 57,9 | 75,0 | 9,1 | 29,7 | 57,0 | 72,2 | 13,8 | 8,3 | 7,7 | 29,8 |
| | в % к 1990 г. | 32,3 | 46,3 | 15,4 | - | 6,7 | 30,5 | 52,4 | 79,8 | 13,3 | 28,8 | 51,7 | 75,0 | 15,4 | 10,5 | 6,7 | 28,8 |
| 1999 | млн. чоловік | 149 | 41 | 3 | 0 | 1 | 97 | 7414 | 446 | 2 | 2057 | 7563 | 487 | 3 | 2 | 1 | 2154 |
| | структура, % | 100,0 | 27,52 | 2,01 | - | 0,67 | 65,10 | 100,0 | 6,02 | 0,03 | 27,74 | 100,0 | 6,44 | 0,04 | 0,03 | 0,01 | 28,48 |
| | в % к 1985 г. | 32,6 | 48,8 | 10,3 | - | 7,7 | 30,4 | 56,5 | 73,0 | 9,1 | 26,5 | 55,7 | 70,1 | 10,3 | 8,3 | 7,7 | 26,7 |
| | в % к 1990 г. | 32,3 | 43,2 | 11,5 | - | 6,7 | 31,2 | 51,2 | 77,7 | 13,3 | 25,6 | 50,5 | 72,8 | 11,5 | 10,5 | 6,7 | 25,9 |
| 2000 | млн. чоловік | 154 | 45 | 4 | 0 | 1 | 97 | 7673 | 454 | 2 | 2507 | 7827 | 499 | 4 | 2 | 1 | 2604 |
| | структура, % | 100,0 | 29,22 | 2,60 | - | 0,65 | 62,99 | 100,0 | 5,92 | 0,03 | 32,67 | 100,0 | 6,38 | 0,05 | 0,03 | 0,01 | 33,26 |
| | в % к 1985 г. | 32,4 | 53,6 | 13,8 | - | 7,7 | 30,4 | 58,4 | 74,3 | 9,1 | 32,3 | 57,6 | 71,8 | 13,8 | 8,3 | 7,7 | 32,2 |
| | в % к 1990 г. | 33,4 | 47,4 | 15,4 | - | 6,7 | 31,2 | 52,9 | 79,1 | 13,3 | 31,3 | 52,3 | 74,9 | 15,4 | 10,5 | 6,7 | 31,3 |

Рис. 1.7. Діаграма питомої ваги залізничного транспорту в обсязі пасажирських перевезень

Зміна ролі залізничного транспорту в системі пасажирських перевезень обумовлена впливом еволюційних і трансформаційних факторів (рис. 1.8). До **еволюційних** відносяться фактори науково-технічного і соціально-економічного розвитку держави. **Трансформаційні** являють собою об'єктивну необхідність структурно-генетичних змін системи пасажирських перевезень у нових геополітичних умовах.

Серед основних еволюційних і трансформаційних факторів в залежності від результатів їхнього впливу виділені фактори динаміки і структури. Фактори **динаміки** визначають загальні тенденції в розвитку системи пасажирських перевезень – скорочення чи, навпаки, ріст пасажиропотоку та відповідну зміну в роботі транспортних організацій. Фактори **структури** викликають структурні зміни на ринку транспортних послуг по перевезенню пасажирів, збільшення чи зменшення питомої ваги залізниць.

Рис. 1.8. Схема факторів, що визначають роль залізниць в системі пасажирських перевезень

Фактори динаміки і структури кожної з груп мають ідентичну природу і між собою тісно взаємозалежні і взаємообумовлені. Однак їх виділення необхідне для одержання комплексного уявлення про макроекономічну ситуацію по пасажирських перевезеннях як об'єктивної і необхідної системи умов функціонального розвитку залізниць.

До еволюційних факторів відносяться:

1) фактори динаміки - соціально-економічний розвиток держави, який супроводжується ростом добробуту громадян, обумовлює збільшення його мобільності і, отже, підвищення інтенсивності пасажирських перевезень;

2) фактори структури - розвиток системи пасажирських перевезень в результаті впровадження досягнень НТП і перевага якісних параметрів транспортних послуг по перевезенню пасажирів (у т.ч. зручність часу прибуття і відправлення транспортних засобів, тривалість поїздки), що обумовлено двома впливами факторів динаміки. З одного боку, на пасажиропотік, з іншого - на можливість проведення фундаментальних і прикладних досліджень, а також на переваги пасажирів.

Серед трансформаційних факторів слід відзначити:

1) фактори динаміки - загальноекономічна криза в державі, а також викликані нею безробіття і низький рівень добробуту основної маси населення;

2) фактори структури - більш істотне зростання тарифів на автомобільні й авіаційні перевезення. В системі залізничного транспорту випереджальне збільшення вартості проїзду в прямому і місцевому сполученнях.

Одночасно пасажирські перевезення займають значне місце в структурі залізничного транспорту. Частка пасажирообороту в складі приведеної продукції залізниць складає 14-27 %, у середньому п'яту частину (табл. 1.2, складено за даними [42]). В умовах стійкого скорочення обсягу перевезень пасажирів (з 1990 р. на 42,0 %), їхня частка в приведених тонно-кілометрах виросла на 8,8 %. Передумовою зміни ролі пасажирських перевезень у галузі є триразове падіння обсягу перевезення вантажів, що викликано як впливом факторів загальних кризових явищ, так і виникненням специфічних для транспорту проблем.

Характер і закономірності функціонування транспортної системи свідчать про необхідність виконання пасажирських залізничних перевезень. Сприяння безперебійній і стійкій роботі залізниць по перевезенню пасажирів є об'єктивною і необхідною умовою ефективного і збалансованого соціально-економічного розвитку України.

Таблиця 1.2

Основні показники роботи залізничного транспорту України

| Показник | | Рік | | | | | | | | | | |
|---|-----------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
| Приведені тонно-кілометри | млрд. | 570,2 | 488,1 | 408,7 | 322,3 | 271,3 | 259,5 | 222,5 | 215,0 | 208,6 | 203,9 | 224,8 |
| | в % до 1990 р. | 100,0 | 85,6 | 71,7 | 56,5 | 47,6 | 45,5 | 39,0 | 37,7 | 36,6 | 35,8 | 39,4 |
| | в % до поп. р. | - | 85,6 | 83,7 | 78,9 | 84,2 | 95,7 | 85,7 | 96,6 | 97,0 | 97,7 | 110,3 |
| Вантажооборот (тарифні тонно-кілометри) | млрд. | 488,2 | 417,2 | 332,6 | 246,4 | 200,4 | 195,8 | 163,4 | 160,4 | 158,7 | 156,3 | 173,2 |
| | в % до 1990 р. | 100,0 | 85,5 | 68,1 | 50,5 | 41,1 | 40,1 | 33,5 | 32,9 | 32,5 | 32,0 | 35,5 |
| | в % до поп. р. | - | 85,5 | 79,7 | 74,1 | 81,4 | 97,7 | 83,5 | 98,2 | 98,9 | 98,5 | 110,8 |
| | в % к прив.т-км | 85,6 | 85,5 | 81,4 | 76,5 | 73,9 | 75,4 | 73,4 | 74,6 | 76,1 | 76,7 | 77,0 |
| | млрд. | 1008,3 | 889,1 | 737,2 | 532,2 | 407,9 | 360,2 | 296,1 | 293,5 | 286,3 | 284,2 | 295,9 |

| | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Відправлення вантажів | в % до 1990 р. | 100,0 | 88,2 | 73,1 | 52,8 | 40,4 | 35,7 | 29,4 | 29,1 | 28,4 | 28,2 | 29,3 |
| | в % до поп. р. | - | 88,2 | 82,9 | 72,7 | 76,6 | 88,3 | 82,2 | 99,1 | 97,5 | 99,3 | 104,1 |
| Пасажирський оборот (пасажиро-кілометри) | млрд. | 82,0 | 70,9 | 76,1 | 75,9 | 70,9 | 63,8 | 59,1 | 54,5 | 49,9 | 47,6 | 51,6 |
| | в % до 1990 р. | 100,0 | 86,4 | 92,8 | 92,6 | 86,4 | 77,7 | 72,0 | 66,5 | 60,8 | 58,0 | 62,9 |
| | в % до поп. р. | - | 86,4 | 107,4 | 99,8 | 93,4 | 89,0 | 92,7 | 92,3 | 91,6 | 95,4 | 108,4 |
| | в % к прив.т-км | 14,4 | 14,5 | 18,6 | 23,5 | 26,1 | 24,6 | 26,6 | 25,4 | 23,9 | 23,3 | 23,0 |
| Відправлення пасажирів | млрд. | 671,9 | 508,6 | 554,9 | 535,0 | 631,0 | 577,5 | 538,6 | 500,9 | 501,5 | 486,8 | 458,4 |
| | в % до 1990 р. | 100,0 | 75,7 | 82,6 | 79,6 | 93,9 | 85,9 | 80,2 | 74,5 | 74,6 | 72,5 | 68,2 |
| | в % до поп. р. | - | 75,7 | 109,1 | 96,4 | 117,9 | 91,5 | 93,3 | 92,9 | 100,1 | 97,1 | 94,2 |

Між тим кризові явища макро- і мезо- рівнів, що обумовили посилення ролі пасажирських залізничних перевезень, обмежили можливості їх виконання. В процесі перевезення пасажирів не реалізований жоден із принципів комерційного (господарського) розрахунку, на підставі яких номінально функціонують спеціалізовані ланки. Результати аналізу фінансових показників це підтверджують (табл. 1.3, складено за даними [168]).

Таблиця 1.3

Фінансові показники по пасажирських перевезеннях залізничного транспорту України (за видами сполучення)

| Показник | Рік | | | | | | |
|---|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | |
| Доходи, млн. грн. | 401,9 | 611,7 | 651,3 | 787,3 | 868,0 | 1141,4 | |
| Доходна ставка, коп./10 пасажиро-кілометрів | пряме та місцеве сполучення | 10,24 | 17,26 | 20,05 | 29,84 | 35,54 | 42,39 |
| | приміське сполучення | 1,09 | 1,85 | 2,35 | 2,66 | 2,42 | 2,73 |
| | всього | 6,30 | 10,35 | 11,95 | 15,76 | 18,23 | 22,12 |
| Експлуатаційні витрати, млн. грн. | 639,3 | 1541,9 | 2020,9 | 1574,6 | 1974,9 | 2914,7 | |
| Собівартість, коп./10 пасажиро-кілометрів | пряме та місцеве сполучення | 11,92 | 33,02 | 46,74 | 45,74 | 58,49 | 77,27 |
| | приміське сполучення | 7,50 | 17,56 | 25,62 | 18,31 | 25,96 | 37,95 |
| | всього | 10,02 | 26,09 | 37,08 | 31,53 | 41,49 | 56,49 |
| Покриття витрат, % | пряме та місцеве сполучення | 85,9 | 60,7 | 42,9 | 65,3 | 60,8 | 54,9 |
| | приміське сполучення | 14,5 | 13,4 | 9,2 | 14,5 | 9,3 | 7,2 |

| | | | | | | | |
|---------------------------------|-----------------------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | всього | 62,9 | 45,8 | 32,2 | 50,0 | 43,9 | 39,2 |
| Фінансові результати, млн. грн. | поточного року | -237,4 | -930,2 | -1369,6 | -787,3 | -1106,9 | -1773,2 |
| | накопиченим підсумком | -237,4 | -1167,6 | -2537,2 | -3324,5 | -4431,4 | -6204,6 |

Експлуатаційні витрати спеціалізованих систем, які забезпечують перевезення пасажирів, *не окупаються* відповідними дохідними надходженнями. Компенсується в середньому не більш 63 % експлуатаційних витрат залізниць по перевезенню пасажирів. Більш благополучним є перевезення пасажирів у прямому і місцевому сполученні (відшкодовується 42-86 % витрат). Тим часом у приміському сполученні додаткових джерел покриття вимагають 85-91 % витрат.

Внаслідок настільки низького рівня покриття експлуатаційних витрат утворюються перманентні *збитки*. Накопичена за останні шість років (1995-2000 рр.) сума збитків, яка з кожним роком зростає в середньому дещо менше ніж в півтора рази, перевищила 6 млрд. грн.

Порушення пропорцій відтворювального циклу обумовлене *відсутністю можливостей самофінансування*. Протягом 1995-2000 рр. чистий грошовий потік у системі пасажирських перевезень залізниць негативний. Нараховані за цей період амортизаційні відрахування не забезпечуються відповідними коштами. Прибуток, як уже відзначалося, відсутній. Постійно відчувається дефіцит фінансових ресурсів, необхідних для формування нормальних умов функціонування технологічної системи.

Між тим *зовнішні джерела фінансування* економічних процесів у системі пасажирських перевезень також *недостатні*.

Прибуток від перевезення вантажів, одержаний у 1998-2000 рр., майже в повному обсязі направляється на покриття збитків від пасажирських перевезень. Однак дотепер немає змоги компенсувати накопичені збитки. Отриманим протягом останніх трьох років (1998-2000 рр.) прибутком від перевезень неможливо покрити збитки 1997 р. (1115,0 млн. грн.), не говорячи про збитки минулих років.

Практично відсутнє *бюджетне фінансування* (табл. 1.4, складено за даними [168]). В середньому (період 1999-2000 рр.) за рахунок державного і місцевого бюджетів компенсується 1,6 % збитків від перевезення пасажирів.

Обов'язковий характер надання зовнішніх джерел фінансування збитків (головним чином, прибутку від перевезення вантажів) знижує фінансову відповідальність залізниць і їхніх спеціалізованих ланок по перевезенню пасажирів. Галузеві структурні підрозділи не зацікавлені в збільшенні дохідних надходжень. Адміністративні методи фінансово-економічного управління в даному випадку не досить ефективні.

Ще однією проблемою в побудові і функціонуванні механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями є *характер технологічного циклу*.

Таблиця 1.4

Бюджетне фінансування пасажирських перевезень залізниць України

| Державний орган | Рік | | | |
|---|-----------|--|-----------|--|
| | 1999 | | 2000 | |
| | тис. грн. | в % до збитків від перевезення пасажирів | тис. грн. | в % до збитків від перевезення пасажирів |
| Облдержадміністрації | 644,0 | 0,06 | 322,5 | 0,02 |
| Кабінет Міністрів Автономної Республіки Крим | 2200,0 | 0,20 | 4167,0 | 0,23 |
| Фонд ліквідування наслідків аварії на ЧАЕС та соціального захисту населення | 513,0 | 0,04 | 983,3 | 0,05 |
| Міністерство освіти | 28454,7 | 2,57 | - | - |
| Всього | 31811,7 | 2,87 | 5482,8 | 0,30 |

Перевезення пасажирів на залізничному транспорті забезпечують різні спеціалізовані ланки. Деякі з них (операційні ланки) беруть участь у єдиному технологічному процесі залізниць - перевезенні і вантажів, і пасажирів. Інші (спеціальні ланки) функціонують винятково в системі пасажирських перевезень. У процесі управління виникає необхідність розподілу коштів, отриманих в результаті перевезення пасажирів, між окремими структурними підрозділами. Діючий методологічний підхід до управління припускає визначення суми асигнувань, виходячи з об'ємних параметрів роботи незалежно від фактичних дохідних надходжень. Однак це не узгоджується з новими умовами господарювання. Відсутність фінансової відповідальності за результати роботи визначає той факт, що виробничо-господарські утворення не зацікавлені в підвищенні ефективності пасажирських перевезень, а це перешкоджає включенню економічних важелів і збільшує кризові явища в системі пасажирських перевезень.

Рішення проблеми полягає в *розробці механізму оптимального розподілу фінансових ресурсів між спеціалізованими ланками по перевезенню пасажирів*. При цьому необхідною умовою є використання економічних методів в управлінні фінансовими потоками. Оптимальний розподіл фінансових ресурсів ґрунтується на визначенні економічно виправданих пропорцій відтворювального циклу в системі пасажирських залізничних перевезень.

Частково ця проблема вирішена. У системі пасажирських тарифів передбачене виділення плацкарти і квитка. **Плацкарта** спрямовується на фінансування експлуатаційних витрат по формуванню поїздів, їхньої підготовки в рейс і супроводження на шляху прямування. **Квиток** призначений

для забезпечення рухомої операції. Однак в умовах існуючого фінансово-економічного механізму підрозділ вартості проїзду на економічно обґрунтовані складові вирішує тільки задачі ціноутворення. Забезпечуючою і стимулюючою функціями даного підходу зневажають.

Таким чином, підвищити ефективність функціонування системи пасажирських перевезень залізниць можливо тільки у випадку формування цілісної і багатомірної концепції удосконалення механізму фінансово-економічного управління, що в свою чергу вимагає комплексного, системного підходу (рис. 1.9).

В практичному плані необхідна розробка таких форм і методів організації фінансово-економічних взаємовідносин в системі пасажирських залізничних перевезень, які, сприяючи підвищенню ефективності функціонування територіально-галузевих утворень національних залізниць, враховують суспільно-політичні інтереси держави. Актуальність розробки подібних форм і методів підсилюється у зв'язку з усвідомленням необхідності збереження економічної цілісності залізниць у цілому і системи пасажирських перевезень зокрема в умовах відтворення на ринковій основі.

Рис. 1.9. Схема формування концепції рішення проблем функціонування фінансово-економічного механізму в системі пасажирських залізничних перевезень

Висновки

1. Процес побудови і функціонування фінансово-економічного механізму, а також той факт, що об'єктом управління є система, визначає системну сутність механізму фінансово-економічного управління.

2. Специфіка системи пасажирських залізничних перевезень визначає особливості фінансово-економічного механізму, а саме: різноманітність елементів, централізація і градація процесу управління, різноманіття фінансово-економічних взаємовідносин, необхідність узгодження різних інтересів.

3. Системна сутність і специфічні особливості дозволяють розуміти під механізмом фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями "сукупність форм, методів, способів та важелів управління пасажирськими залізничними перевезеннями, множина послідовних дій (операцій) яких забезпечує цілеспрямований вплив на галузеві економічні процеси".

4. Методологічний підхід до управління залізницями України заснований на централізації і державному регулюванні економічних процесів. В результаті систематизації об'єктивних факторів формування діючого методологічного підходу виділені технократичні і соціально-економічні фактори цілісності, а також економічні і соціальні фактори державного регулювання.

5. Використання даного методологічного підходу визначає принципи функціонування фінансово-економічного механізму залізничного транспорту. Це високий ступінь централізації фінансово-економічних потоків; планомірність формування, розподілу та використання фінансових і економічних ресурсів; цільовий характер виділення фінансових ресурсів; виділення фінансових ресурсів у залежності від фактичних показників експлуатаційної роботи; підзвітність; перевага суспільно-політичних аспектів.

6. Наявність цілісного фінансово-економічного механізму залізниць визначає специфіку організації процесу управління системою пасажирських перевезень. Систематизація елементів фінансово-економічного механізму дозволила виділити фактичні і номінальні цілі, принципи, характер і методи управління перевезенням пасажирів.

7. Діючий механізм фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями являє собою сукупність відносно автономних елементів функціональних підсистем. Кожний з них є елементом цілісного фінансово-економічного механізму залізничного транспорту. В рамках системи пасажирських перевезень їхня дія відособлена і непогоджена.

8. Наявність вертикальних і горизонтальних фінансово-економічних зв'язків обумовлює проблеми функціонування фінансово-економічного механізму. Це суспільно-політична природа пасажирських залізничних перевезень і характер технологічного циклу.

9. Встановлено, що підвищити ефективність функціонування системи пасажирських перевезень залізниць можливо у випадку формування цілісної і багатомірної концепції удосконалення механізму фінансово-економічного управління, що в свою чергу вимагає комплексного, системного підходу. У практичному плані необхідно розробити форми і методи організації фінансово-економічних взаємовідносин, які сприяють ефективній роботі територіально-галузевих утворень і враховують національні і регіональні інтереси.

РОЗДІЛ 2

МОДЕЛЮВАННЯ МЕХАНІЗМУ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ПАСАЖИРСЬКИМИ ЗАЛІЗНИЧНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ

2.1. Підходи до моделювання механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями

Суттєвим аспектом побудови фінансово-економічного механізму є його функціональна єдність. Сукупність елементів визначається загальною метою і надалі забезпечує її реалізацію. В умовах трансформації макроекономічного середовища, геополітичних і соціальних змін цільові орієнтири зводяться до врегулювання системи управління пасажирськими перевезеннями, що забезпечує формування передумов стабільної, ефективної роботи залізниць, а також стійкого і гармонічного розвитку спеціалізованих ланок. Досягнення даної мети базується на розумінні єдності екзогенних та ендогенних елементів фінансово-економічного механізму. У зв'язку з чим передбачається використання двох блоків регуляторів: економіко-правових і організаційно-економічних.

Економіко-правові регулятори координують і коректують екзогенні елементи, відбиваючи систему фінансово-економічних взаємин мезо- і макрорівня . По суті, вони призначені для узгодження соціально-політичної природи пасажирських перевезень з комерційними інтересами залізниць. Використання різноманітних форм і методів мобілізації зовнішніх джерел формування фінансових та економічних ресурсів, організація фінансово-економічних взаємовідносин із системою пасажирських залізничних перевезень забезпечує можливість виконувати транспортні функції в обсязі, що задовольняє державні та регіональні інтереси. В умовах сформованого методологічного підходу до управління економічними процесами в галузі пріоритетними регуляторами є доходи залізниць, що формуються з двох могутніх складових і достатні для фінансування єдиного технологічного процесу незалежно від дисбалансу зустрічних фінансово-економічних потоків під час перевезення пасажирів.

Організаційно-економічні регулятори засновані на використанні ендогенних факторів розвитку структурно-функціональних зв'язків фінансово-економічного механізму, визначають ефективність взаємодії спеціалізованих ланок залізниць, які забезпечують перевезення пасажирів. Залучення територіально-галузових утворень до участі в процесі фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями повинне відбуватися шляхом створення системи економічних стимулів, серед яких слід зазначити внутрішні важелі впливу на фінансовий капітал, працю і підприємницьку здібність. Однак діючий методологічний підхід не передбачає мотиваційної складової. Основна діяльність спеціалізованих та операційних ланок фінансується, виходячи з обсягу виконаної експлуатаційної роботи, що суперечить новим умовам господарювання, але можливо у зв'язку з використанням колишніх (як свідчить світова практика, малоефективних) економіко-правових регуляторів (пасажирської складової у

вантажних тарифах, дотації з державного і місцевого бюджетів і т.п.).

В процесі дослідження механізму фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями на вітчизняних залізницях і за кордоном систематизовані основні підходи до моделювання економіко-правових і організаційно-економічних регуляторів. Необхідно виділити два методологічних підходи до побудови зовнішніх і внутрішніх складових фінансово-економічного механізму: адміністративний і ринковий (рис. 2.1). **Адміністративний підхід** характерний для планової економіки і дотепер використовується в Україні. **Ринковий підхід** заснований на комерціалізації і фінансово-економічній незалежності територіально-галузевих утворень.

Значний обсяг теоретичних та емпіричних знань накопичений у сфері загального фінансово-економічного управління і присвячений розробці економіко-правових регуляторів. Незважаючи на усталену думку про недостатню увагу проблемам функціонування системи пасажирських залізничних перевезень, багато методологічних і практичних аспектів підвищення ефективності їхнього вироб-

Рис. 2.1. Схема підходів до моделювання механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями

ництва розглядалися вченими і фахівцями-транспортниками на всіх етапах розвитку залізниць. Істотним внеском у рішення даної проблеми є численні праці А. Абрамова, І. Аксьонова, М. Беленького, В. Белозерова, Н. Бещевої, В. Верлоки,

Н. Винниченка, Н. Данилова, Л. Канторовича, В. Колпакова, А. Крейніна, Ю. Кулаєва, В. Персіанова, В. Саболіна, Є. Сича, М. Толкачової, М. Трихункова, Н. Турецького, Е. Ханукова, А. Шишкова, В. Шубка та ін.

У межах загального фінансово-економічного управління адміністративний підхід зводиться до виконання послідовності операцій з визначення суспільно-необхідного обсягу пасажирських залізничних перевезень і відповідних витрат економічних та фінансових ресурсів. Збалансованість фінансово-економічних потоків забезпечується в результаті моделювання можливих варіантів побудови пасажирських тарифів і нормативів експлуатаційних витрат. Експлуатаційні витрати покриваються шляхом централізованого перерозподілу національного доходу. Вони частково компенсуються за рахунок індивідуальних доходів населення і суб'єктів господарювання, які користуються транспортними послугами, частково за рахунок бюджетного фінансування (у вигляді дотацій) і прибутку від сполучених видів діяльності залізниць. Кошти на капітальні вкладення переважно надаються з державних джерел¹.

Невід'ємною властивістю ринкового підходу на мезо- і макроекономічному рівні є використання ринкових методів ціноутворення. Урегулювання державних і галузевих інтересів відбувається в процесі використання різноманітних форм і методів організації фінансово-економічних взаємовідносин, орієнтованих на вигоду. Головною рухомою силою є особистий інтерес: галузь прагне розширити обсяги транспортної роботи за умови максимізації загальної суми прибутку; держава - забезпечити комунікативні потреби суспільства з найменшими витратами. Особистий інтерес формує фундаментальний образ дій суб'єктів фінансово-економічного управління в процесі реалізації вільного вибору. Мотив особистого інтересу (вигоди) надає напрямок і упорядкованість економічним процесам у системі пасажирських залізничних перевезень, регулюючи їх. Моделювання фінансово-економічного механізму в рамках ринкового підходу зводиться до розробки форм і методів управління пасажирськими перевезеннями залізниць, що забезпечують реалізацію нерідко полярних інтересів.

Основи в дослідженні процесів *формування обсягів перевезення пасажирів, їх планування і прогнозування* закладені М. Беленьким, В. Дмитрієвим, В. Кедровою, Т. Пахманом, Б. Парахонським, С. Пономарьовим, В. Саболіним, В. Федоровим та ін. Доведена залежність пасажирських перевезень від демографічних, соціальних та економічних факторів, насамперед від рівня національного добробуту [20, 76, 109, 114, 165 і ін.]. Однак переважна частина досліджень дано го напрямку орієнтована на роботу всієї транспортної системи країни. Між тим зв'язок цих показників у рамках кожного виду транспорту істотно відрізняється. Вивченню ступеня впливу зазначених факторів на пасажирооборот залізниць, пошуку і встановленню тісноти інших зв'язків і залежностей, що формують більш доскональній інструментарій для прогнозування обсягу й структури перевезень, у наукових дослідженнях приділено недостатньо уваги. Це ж стосується і використання при прогнозуванні пасажиропотоку, крім статистичних, методів інших наук, у тому числі соціології, психології і фізіології.

Одним з основних напрямків наукових досліджень є розробка методології *формування пасажирських тарифів*. Питанням тарифної політики в системі пасажирських залізничних перевезень присвячені дослідження В. Белозерова, В. Дмитрієва, Л. Крейніна, Л. Мазо, М. Малишева, Е. Ханукова та ін. Більшість робіт торкається проблеми витратного ціноутворення й орієнтовано на використання в рамках адміністративного підходу до управління перевезенням пасажирів [78, 160, 161 та ін.]¹. Обмежене число досліджень, присвячених формуванню пасажирських тарифів з урахуванням споживчого попиту і динамічних кон'юнктурних змін на ринку транспортних послуг по перевезенню пасажирів [13, 22, 173]. Однак інтерес до подібних питань росте, що зв'язано з періодом становлення наукової школи економіки пасажирських залізничних перевезень в умовах ринкових відносин.

Окремо слід зазначити обговорення в науковій літературі суспільно-політичних аспектів ціноутворення, зокрема проблеми *використання соціальних пільг* у системі пасажирських залізничних перевезень. Деякі вчені дотримуються думки, що пільги на перевезення пасажирів повинні надаватися тільки у випадку їхнього позитивного впливу на фінансово-економічні показники залізниць, зокрема на скорочення збитковості перевезення пасажирів – так звані комерційні пільги [133, 147]. Інші, з огляду на високе суспільно-політичне значення пасажирських залізничних перевезень, допускають можливість їхнього застосування у випадку забезпечення необхідних фінансових компенсацій із зовнішніх джерел [45, 87, 147], однак відзначають, що надання соціальних пільг окремим шарам населення може викликати комерційне відношення до них пасажирів і зловживання (не завжди пільги надаються незаможним і малозабезпеченим, крім того ними нерідко користуються громадяни, які не мають на це права). Немає однозначності й у рішенні проблеми диференціації знижок [147].

Вченими й фахівцями у сфері залізничного транспорту порушувалася також проблема *формування й удосконалення фінансово-економічних і правових відносин між залізницями й державою*. Авторами наукових праць у даній області є переважно західні вчені [15, 146]. Однак останнім часом підсилюється інтерес до даної проблеми й у вітчизняних і російських дослідників [13, 22]. Особливе місце в організації фінансово-економічних взаємин залізниць і держави належить формам і методам мобілізації зовнішніх джерел фінансування пасажирських перевезень. У наукових колах пекуче критикується адміністративний підхід до регулювання економічних процесів. Обов'язковий характер організації фінансово-економічних взаємовідносин оцінюється як малоефективний і неідеальний в умовах ринкової економіки, тому що залізниці і їхні структурні підрозділи не зацікавлені в зниженні збитковості пасажирських перевезень. В умовах бюджетного дефіциту це зв'язано зі скороченням державних асигнувань і, отже, відсутністю економічної мотивації залізниць у виробництві малоефективної транспортної продукції (по видах сполучення, на окремих напрямках руху, залізничних ділянках і т.д.), а при істотній державній підтримці може привести до різного роду фінансових й економічних зловживань (халатного, а іноді й навмисного завищення рівня експлуатаційних витрат). Поліпшити ситуацію здатний перехід у взаємовідносинах на взаємовигідну

контрактну основу, що номінально і передбачено законодавством і нормативними документами в Україні.

Трансформація економіко-правових регуляторів у системі пасажирських залізничних перевезень є підсумком дії об'єктивних законів раціоналізації фінансово-економічних зв'язків. Передумови подібного роду перетворень криються в необхідності адаптації й подальшого розвитку основних ідеологічних принципів й інститутів ринкової економіки на залізничному транспорті. Свобода підприємництва й вибору, яка визначає роль особистого інтересу, конкуренція, обмежений державний вплив виявляються в процесі реорганізації та комерціалізації фінансово-економічного механізму. Результатом трансформаційних процесів є створення адекватної системи загального фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями. На мезо- і макроекономічному рівні вона зводиться до чіткої диференціації державних і галузевих інтересів, ідентифікації й оцінки відповідних потреб, а також правового забезпечення фінансово-економічних взаємовідносин, що дозволяє гарантувати дотримання договорів (контрактів).

Зіткнення полярних інтересів при організації перевезення пасажирів спонукає розглядати операційний процес загального фінансово-економічного управління у двох аспектах: виходячи з ефективності виробництва й ефективності розподілу (рис. 2.2).

Рис. 2.2. Схема ринкового підходу до фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями

В аспекті **ефективності виробництва** фінансово-економічний механізм набуває форми саморегулюючої і самокоректуючої системи екзогенних елементів, сукупна дія яких спрямована на одержання гранично можливих вигод у системі пасажирських залізничних перевезень. При цьому функціонування залізниць, як суб'єктів господарювання, піддано впливу загальних, властивих усім видам виробничо-фінансової діяльності, економіко-правових регуляторів і має реактивні властивості. Дія фінансово-економічного механізму є реакцією на зміну

зовнішнього середовища. Динамічний розвиток ринкових процесів на мезо- і макроекономічному рівнях визначає параметри експлуатаційної роботи й фінансові показники (доходи, витрати, прибутки чи збитки і т.п.) спеціалізованих систем по перевезенню пасажирів, ефективність виробництва.

Цілісний методологічний підхід до управління пасажирськими перевезеннями на рівні пасажирського господарства залізниці запропонований В. Белозеровим [13, с. 26]. На основі аналізу процесу взаємодії залізниці і пасажирів російським вченим розроблена *системотехнічна модель економічного управління пасажирською компанією*. Відповідно до системотехнічної моделі, структурна схема якої зображена на рис. А.1 (дод. А), процес економічного управління починається з виявлення потенційної місткості ринку транспортних послуг. Визначається взаємозв'язок між усією сукупністю потенційних пасажирів і числом клієнтів, що бажають здійснити поїздку, з урахуванням параметрів зовнішньоекономічного середовища (споживчих цін, рівня доходів населення і т.д.) і зовнішньоекономічної взаємодії (цін на економічні ресурси, ділової активності в державі та ін.), а також рівня цін у конкурентів. На наступному етапі виявляється селективний попит. Визначається кількість пасажирів залізничного й інших видів транспорту, а також число клієнтів, що відмовилися від транспортних послуг. На основі отриманої інформації формується внутрішня політика пасажирської компанії – моделюються послуги, тарифи, витрати й показники ефективності виробництва. Орієнтація залізниці на одержання гранично можливих вигод у системі пасажирських перевезень дозволяє збалансувати зустрічні фінансові потоки й уникнути кризових явищ у галузі.

Ефективність розподілу має на увазі виробництво пасажирських залізничних перевезень в обсязі і за якістю, які найбільшою мірою задовольняють потреби суспільства. В умовах ринкового підходу це можливо тільки у випадку досягнення ефективності виробництва, тобто за умови одержання залізницями граничних вигод. Обов'язкове виконання даної вимоги спонукає використовувати спеціальні економіко-правові регулятори в процесі загального фінансово-економічного управління перевезенням пасажирів. Фінансові й економічні ресурси перерозподіляються відповідно до суспільної необхідності і стосовно системи пасажирських перевезень, а також і для залізниць у цілому є зовнішніми джерелами коштів.

На підставі історичного підходу, що дозволяє вивчити закономірності розвитку системи фінансово-економічного управління перевезенням пасажирів на залізничному транспорті в хронологічній послідовності, виділені базові технології досягнення ефекту розподілу (рис. 2.3).

Рис. 2.3. Схема спеціальних економіко-правових регуляторів в умовах ринкового підходу до управління пасажирськими залізничними перевезеннями

Генезис спеціальних економіко-правових регуляторів, найбільш популярних у країнах з розвинутою ринковою економікою, відбиває напрямок розвитку фінансово-економічних взаємовідносин залізниць і держави.

До кінця 60-х рр. урегулювання соціально-політичної природи пасажирських перевезень з комерційними інтересами залізниць здійснювалось переважно за допомогою *прямого субсидування* пасажирських перевезень із загальнодержавного й місцевого бюджетів. Подібна практика була широко поширена в 1968-1974 рр. у Великобританії, до 1969 р. у Німеччині, практично у всіх країнах ринкової економіки [146, с. 15]. В порядку перерозподілу державних фінансових ресурсів територіально-галузеві утворення одержують дотації (при

компенсації поточних перманентних збитків від перевезення пасажирів) і субвенції, що мають інвестиційний характер. Однак, як показує досвід, подібний механізм дозволяє маніпулювати об'єктом бюджетного фінансування. Пряме субсидування пасажирських залізничних перевезень, як втім і інших видів виробничо-господарської діяльності, сприяє консолідації старих, віджилих структур, акумулюванню заборгованості. Впевненість у повній компенсації перманентних збитків спонукає до прийняття нераціональних рішень, а іноді й до навмисного завищення експлуатаційних витрат, що, поряд зі слабким інтересом до повного збору виручки, формує умови для росту бюджетних асигнувань [15, с. 32].

У 70-80-х рр. ситуація трохи змінилася. Прямую фінансову підтримку з загальнодержавного й місцевого бюджетів змінив *диференційований підхід до субсидування*. Бюджетні асигнування набули цільового характеру. Залізниці почали одержувати субсидії на фінансування визначених експлуатаційних витрат. При цьому необхідно виділити два напрямки використання фінансових ресурсів держави. Перший напрямок полягає в наданні засобів на покриття збитків від виробництва окремих транспортних послуг по перевезенню пасажирів. Зокрема в 1974-1980 рр. у Великобританії субсидії одержували залізниці соціальної значимості [146, с. 56]. З 1969 р. з державного і місцевого бюджетів Німеччини компенсуються збитки від надання транспортних послуг соціального характеру в сфері перевезення пасажирів на малі відстані [157, с. 74]. Другий напрямок заснований на фінансуванні інфраструктури залізниць. Бажаючи зрівняти положення підприємств залізничного й автомобільного транспорту, тим самим скоротити собівартість пасажирських залізничних перевезень і підвищити їхню конкурентноздатність, у деяких країнах субсидується частина експлуатаційних витрат по змісту інфраструктури (Італія, Швеція).

Тим часом, як відзначають західні вчені, пряме чи диференційоване субсидювання залізниць є малоефективним способом досягнення соціальної рівності:

- багато субсидій "витікають" як пільги відносно забезпеченим користувачам транспортних послуг. Підтримуючи суспільні види транспорту, держава уніфікує сукупність пасажирів в аспекті їхньої фінансової заможності, тим самим побічно надаючи матеріальну допомогу усім без винятку шарам населення, як незаможним, так і забезпеченим громадянам;

- субсидування підриває дисципліну, знижує виробничо-господарську й фінансову відповідальність адміністрації територіально-галузевих утворень, скорочує ефективність їх функціонування.

Як альтернативу пропонується використовувати адресні субсидії як цільові, коли отримані кошти можуть бути використані тільки на придбання транспортних послуг по перевезенню пасажирів, так і загальні, якими громадяни розпоряджаються самостійно [15, с. 33].

Однак, крім цілей соціальної рівності, фінансова підтримка залізничного транспорту пов'язана з необхідністю рішення багатьох інших задач. Екологічні, де

мографічні фактори, урбанізація та багато іншого підвищують привабливість галузі для держави і змушують допомагати залізницям. Тому більш популярним заходом у 80-90-х рр. стало *бюджетне фінансування договорів, укладених на конкурсній основі*. У Великобританії з 1980 р. право на організацію пасажирських перевезень (франшизи) надається тим операторам, умови яких виявилися найкращими - по прибуткових перевезеннях у державний бюджет вноситься велика плата, а по збиткових - потрібна менша величина субсидій [134, с. 41]. У Швеції з 1992 р. залізниці здійснюють пасажирські перевезення на основі контрактів, укладених з місцевими державними органами. В результаті величину бюджетних асигнувань на організацію перевезення пасажирів вдалося скоротити на 25 % [177, с. 73].

Особливо слід відзначити надзвичайні заходи країн ринкової економіки по фінансово-економічному оздоровленню і розвитку територіально-галузевих утворень у системі пасажирських залізничних перевезень. Це відповідно *списання боргу залізниць державі і врегулювання заборгованості третім особам* (Німеччина, Японія), а також *залучення приватних капіталів за допомогою цільових державних позик* для фінансування інвестицій, що дозволило зберегти економічну цілісність залізниць, зокрема системи пасажирських перевезень, в умовах динамічного розвитку транспортних комунікацій і жорсткості конкуренції з індивідуальним та іншими видами транспорту загального користування.

Щорічні бюджетні асигнування, що надаються залізницям для організації пасажирських перевезень, істотно розрізняються в країнах ринкової економіки. У розрахунку на одного пасажиря протягом року бюджетною системою витрачається від 20,36 дол. США (Норвегія) до 0,36 дол. США (Франція). Однак немає держави, де галузь виходить за рамки суспільних інтересів. Значну підтримку має система пасажирських перевезень у Японії, Індії, Китаї та багатьох інших країнах.

Між тим, як свідчить теорія і практика, розвиток складних технологічних систем має подвійну природу [184]. З одного боку, є реакцією на зміну умов мезо- і макроекономічного рівня з урахуванням впливу економіко-правових регуляторів, з іншого - виявляється у вигляді динамічного процесу, що саморозвивається. Для формування комплексу організаційно-економічних регуляторів, які забезпечують внутрішню мотивацію до підвищення ефективності функціонування складної технологічної системи, необхідний цілеспрямований вплив на розвиток структурно-функціональних зв'язків фінансово-економічного механізму, що забезпечує погоджену і взаємовигідну взаємодію окремих компонентів спеціалізованих ланок.

В умовах адміністративного підходу фінансові й економічні ресурси операційним і спеціальним ланкам залізниць надаються в процесі вторинного перерозподілу національного доходу по нормативних вимірниках роботи без урахування фактичної ефективності пасажирських перевезень. В результаті в структурних підрозділах, які беруть участь у процесі перевезення пасажирів, спостерігається орієнтація на величину об'ємних параметрів роботи і надається слабе значення показникам якості й ефективності, відсутні внутрішні імпульси до розвитку виробничо-господарської і фінансової діяльності.

Ринковий підхід припускає реалізацію двох напрямків: спеціалізацію залізниць (чи окремих залізничних ліній) на перевезенні пасажирів (пасажирська

компанія Amtrak, США) чи відокремлення галузевих структур, що забезпечують перевезення вантажів і пасажирів, від інфраструктури з організацією фінансово-економічних взаємовідносин між відособленими транспортними підприємствами на договірних засадах (Англія, Німеччина, Франція, Японія). Виділення декількох транспортних підприємств - перевізників забезпечує формування конкурентного середовища і створює умови для конкурсного відбору виробників, що дозволяє оптимізувати процес пасажирських перевезень, підвищити його ефективність.

Однак в сучасній науковій літературі недостатньо досліджується методологія формування структурно-функціональних зв'язків ендогенних елементів фінансово-економічного механізму в умовах ринкового підходу. Вагомий внесок у розробку окремих аспектів даного питання внесли вчені В. Битієв, С. Жабов, Л. Мазо, М. Малишев, О. Мірошніченко, В. Певзнер та ін. Окремі методики, тісно пов'язані з формуванням тарифної політики в системі пасажирських залізничних перевезень (виділення в тарифі квиткової частини і плацкарти), одержали практичне втілення на залізницях України [95]. Між тим з ряду причин задачі, які передбачалося вирішити за допомогою цих методик, так і не були вирішені. Плацкарта тільки формально призначена на покриття деяких експлуатаційних витрат спеціальних ланок залізниць, фактично при їхньому фінансуванні продовжують використовувати нормативний підхід. Як, утім, і квиткова частина, номінальне призначення якої полягає в покритті інших витрат, переважно пов'язаних з виконанням рухомої операції в процесі перевезення пасажирів.

2.2. Структурно-функціональні зв'язки фінансово-економічного механізму в системі пасажирських перевезень залізниць

Гарантом дієздатності фінансово-економічного механізму є цілісний підхід до розробки концепції удосконалення економіко-правових і організаційно-економічних регуляторів у системі пасажирських залізничних перевезень. Для цього необхідно зосередити увагу на окремих, найменш вивчених аспектах фінансово-економічного управління в умовах ринкової економіки. Як свідчать результати дослідження, менш за все пророблені питання оптимізації структурно-функціональних зв'язків між ендогенними елементами фінансово-економічного механізму, які забезпечують взаємодію операційних і спеціальних ланок у процесі перевезення й обслуговування пасажирів.

Зазначений підхід підштовхнув до детального аналізу внутрішнього середовища залізниць з метою виявлення сфер функціональної взаємодії галузевих структур, визначення єдності й протиріч фінансово-економічних відносин між спеціалізованими ланками, можливості використання ринкових регуляторів в управлінні економічними процесами. Оскільки проблеми, що виникли перед кожним територіально-галузевим компонентом, мають ідентичну природу, можна зупинитися на вивченні одного з них. Об'єктом дослідження обрані структурні підрозділи Південно-Західної залізниці, які забезпечують перевезення пасажирів у Київській, Житомирській, Вінницькій, Хмельницькій, частково в Чернігівській і Сумській областях.

Південно-Західна залізниця відрізняється особливим фінансово-економічним кліматом. Будучи засобом транспортного обслуговування великих суспільно-політичних і економічних центрів, дана залізниця виконує майже третину пасажирообороту всього залізничного транспорту, перевозить більш 28 % пасажирів, відправляє понад 21 % поїздів (дод. Б, табл. Б.1, рис. 2.4). У загальному обсязі транспортної роботи залізниці пасажирооборот складає близько 36 %, що значно перевищує аналогічні показники по інших залізницях транспортної мережі України (в структурі приведеної продукції Донецької залізниці пасажиро-

Рис. 2.4. Діаграми питомої ваги залізниць у загальних обсягах перевезень
Укрзалізниці

кілометри складають – 14 %, Одеської – 15 %, Придніпровської – 23 %, Львівської – 24 %, Південної – 32 %). Нарешті, Південно-Західна залізниця має найбільший відсоток покриття експлуатаційних витрат, на 21 % вище за середнє по мережі.

Між тим порушення пропорцій відтворювального циклу обумовлює створення і стійке збільшення збитків від перевезення пасажирів (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Фінансово-економічні показники по пасажирських перевезеннях
Південно-Західної залізниці у 1999-2000 рр.

| Рік | |
|------|------|
| 1999 | 2000 |

| Показник | | всього | в т.ч. за видами сполучення | | всього | в т.ч. за видами сполучення | | Темп росту (всього), % |
|----------------------------------|--------------|----------|-----------------------------|-----------|----------|-----------------------------|-----------|------------------------|
| | | | пряме та місцеве | приміське | | пряме та місцеве | приміське | |
| Пасажирооборот | млн. пас-км | 15055,4 | 7193,4 | 7861,9 | 16307,0 | 8047,2 | 8259,8 | 108,31 |
| | структура, % | 100,0 | 47,78 | 52,22 | 100,0 | 49,35 | 50,65 | |
| Перевезено пасажирів | тис. чол. | 149768,9 | 25286,9 | 124482,0 | 156646,3 | 27826,0 | 128820,3 | 104,59 |
| | структура, % | 100,0 | 16,88 | 83,12 | 100,0 | 17,76 | 82,24 | |
| Відправлено пасажирів | тис. чол. | 136271,4 | 11866,9 | 124404,5 | 130146,4 | 11748,0 | 118398,3 | 95,51 |
| | структура, % | 100,0 | 8,71 | 91,29 | 100,0 | 9,03 | 90,97 | |
| Доходи | тис. грн. | 263958 | 243186 | 20772 | 341569 | 317418 | 24151 | 129,40 |
| | структура, % | 100,0 | 92,13 | 7,87 | 100,0 | 92,93 | 7,07 | |
| Доходна ставка, коп. / 10 пас-км | | 17,53 | 33,81 | 2,64 | 20,95 | 39,15 | 2,92 | 119,47 |
| Експлуатаційні витрати | тис. грн. | 383647 | 284273 | 99374 | 575447 | 426392 | 149055 | 149,99 |
| | структура, % | 100,0 | 74,10 | 25,90 | 100,0 | 74,10 | 25,90 | |
| Собівартість, коп. / 10 пасс-км | | 25,48 | 39,52 | 12,64 | 35,29 | 52,60 | 18,05 | 138,50 |
| Покриття витрат, % | | 68,80 | 85,55 | 20,90 | 59,36 | 74,44 | 16,20 | 86,28 |
| Фінансовий результат | тис. грн. | -119689 | -41087 | -78602 | -233878 | -108974 | -124904 | 195,40 |
| | структура, % | 100,0 | 34,33 | 65,67 | 100,0 | 46,59 | 53,41 | |

Під впливом факторів загальних кризових явищ і внутрішньогалузевих проблем за останні два роки сума збитків виросла дещо менша, ніж у два рази (на 95,4 %) і в 2000 р. досягла 234 млн. грн., що складає 12,78 % збитків мережі залізниць України [168, с. 2]. Із загальної суми експлуатаційних витрат компенсується приблизно дві третини (68,80 % у 1999 р. та 59,36 % у 2000 р.). При цьому транспортне обслуговування приміських зон є значно менш ефективним, ніж перевезення пасажирів у прямому і місцевому сполученнях. Відсоток покриття витрат відрізняється практично в п'ять разів і складає відповідно 20,90-16,2 % і 85,55-74,44 % у 1999-2000 р.¹

Диспропорційність відтворювальних процесів призводить до загострення фінансово-економічної ситуації. Поступово руйнується виробничий потенціал - капіталізація фінансових потоків мінімальна (близько 5 %), у три рази менше необхідного рівня. Тимчасово залучені залізницею фінансові ресурси, що підлягають поверненню кредиторам, у два рази більше дебіторської заборгованості. В рамках єдиного фінансово-економічного механізму, що функціонує в умовах адміністративного підходу до управління, напруженість

поширюється на всі підсистеми залізниці, незалежно від їхньої ефективності.

В умовах ринкового підходу до управління економічними процесами стабілізація фінансово-економічної ситуації можлива у випадку комерціалізації організаційних структур, їх виробничо-господарської та юридичної самостійності. Передумовою для фактичної реалізації принципів комерційного розрахунку в системі пасажирських залізничних перевезень є наявність базових детермінант ринкової ідеології, насамперед, *особистого інтересу*.

Сфера інтересів різних спеціалізованих ланок неоднозначна. Характер відтворювального циклу операційних ланок, які беруть участь в єдиному технологічному процесі залізниці, визначається обсягом і структурою приведеної транспортної продукції. Фінансові ресурси формуються з двох джерел: дохідних надходжень від перевезення вантажів і пасажирів. Збільшення вантажної складової в приведених тонна-кілометрах сприяє врегулюванню зустрічних грошових потоків і поліпшенню фінансово-економічного клімату зазначених галузевих структур. Випереджальні темпи росту або менш інтенсивне падіння пасажирообороту, навпаки, підсилює кризові тенденції і визначає падіння ефективності функціонування операційних ланок.

Між тим відтворювальні процеси в спеціальних ланках цілком залежать від ефективності пасажирських перевезень. Відсутність альтернативних джерел формування фінансових ресурсів приводить до того, що у випадку низького покриття доходами експлуатаційних витрат дані підприємства потрапляють у складне фінансово-економічне становище, по суті, в стан банкрута.

Секторальний характер відтворювального циклу операційних ланок вимагає дослідження рівня спеціалізації основної діяльності кожного компонента. У зв'язку з неоднорідністю виконуваних функцій для виявлення й аналізу ступеня спеціалізації виробництва на перевезенні пасажирів обраний *витратний метод*. Додатковим аргументом на користь даного рішення є діюча методологія розподілу експлуатаційних витрат, відповідно до якої пропорції віднесення окремих витрат на вантажні і пасажирські перевезення (а також по видах сполучення, видах тяги) визначаються кількісними вимірниками роботи (вагоно-кілометрами, локомотиво-кілометрами, локомотиво-годинами). Шляхом співвідношення величини експлуатаційних витрат, віднесених на пасажирські і вантажні перевезення, розраховується *коефіцієнт локалізації функцій* ($\lambda_{\text{лfi}}$, 2.1):

$$\lambda_{\text{лfi}} = \frac{E_{ip}}{E_{ig}}, \quad (2.1)$$

де i - індекс, який визначає функцію ($i=1, I$); p, g - індекси, які ідентифікують пасажирські та вантажні перевезення; $\lambda_{\text{лfi}}$ - коефіцієнт локалізації i -ої функції; E_{ip} , E_{ig} - експлуатаційні витрати на виконання i -ої функції, віднесені відповідно на перевезення пасажирів та вантажів.

Прагнення коефіцієнта локалізації до своїх критичних значень свідчить про ступінь концентрації функцій на одному з видів транспортної продукції. Наближення до 0 вказує на зосередження експлуатаційної роботи на виконанні вантажних операцій. Перевищення 1 - про можливість спеціалізації окремих структурних підрозділів на перевезенні пасажирів. Крім того, коефіцієнти локалізації функцій демонструють сфери найбільш тісної виробничо-господарської і фінансової взаємодії в системі пасажирських залізничних перевезень. У підрозділах, які мають високий рівень даного показника, спостерігається найбільш цільний структурно-функціональний зв'язок з центральними (узагальнюючими) елементами фінансово-економічного механізму.

Між тим в організаційному аспекті інтерпретація коефіцієнта локалізації для різних операційних ланок неоднозначна. Операційні ланки варто розглядати як сукупність двох секторів: транспортного та обслуговуючого. До **транспортного сектора** відносяться суцільно галузеві утворення, функціонування яких неможливе поза залізничним транспортом. Однак саме ця властивість з урахуванням спеціалізації деяких видів економічних ресурсів, що їм належить, дозволяє розглядати транспортні структури як об'єкт, що потенційно тяжіє до реорганізації в залежності від виду перевезень. Високий коефіцієнт локалізації функцій свідчить про існування зазначеної можливості. **Обслуговуючий (допоміжний) сектор** являє собою сукупність підрозділів промислового характеру. Природа функцій забезпечення визначає можливість їх природної інтеграції з однорідними структурами в транспортному секторі і спеціальних ланках (матеріально-технічне постачання) чи міської інфраструктури (водо- й енергозабезпечення). Чим нижчий коефіцієнт локалізації підрозділів обслуговуючого сектора, тим легші інтеграційні процеси.

Оцінка можливості спеціалізації компонентів операційних ланок на перевезенні пасажирів виконується у два етапи. На першому етапі аналізуються результати укрупнених розрахунків. При цьому функції операційних ланок групуються по господарствах залізниць. На другому етапі, у залежності від коефіцієнта локалізації функцій господарств, уточнюються проміжні дані.

Відповідно до розрахунків коефіцієнтів локалізації функцій операційні ланки Південно-Західної залізниці орієнтовані на виконання вантажних операцій ($\lambda_{lf} = 0,42$, табл. 2.2, рис. 2.5).

Менше всього задіяні в пасажирській роботі підрозділи господарства перевезень ($\lambda_{lf} = 0,03$), господарств матеріально-технічного постачання і сигналізації та зв'язку ($\lambda_{lf} = 0,05$), шляхового господарства ($\lambda_{lf} = 0,19$). Незначне тяжіння до пасажирських перевезень спостерігається в структурі локомотивного господарства ($\lambda_{lf} = 0,73$) і господарства енергопостачання ($\lambda_{lf} = 0,69$).

Таблиця 2.2

Коефіцієнти локалізації функцій операційних ланок
Південно-Західної залізниці (2000 р.)

| |
|------------------------|
| Експлуатаційні витрати |
| |

| Показник | | всього | в т.ч. по видах перевезень | | Коефіцієнт локалізації функцій | |
|--------------------------------------|-----------------|--------------|----------------------------|-------------|--------------------------------|------|
| | | | вантажні | пасажирські | | |
| господарство - і | | E_i | E_{ig} | E_{ip} | λ_{if} | |
| Господарство перевезень | тис. грн. | 50118 | 48613 | 1505 | 0,03 | |
| | структура, % | 100,0 | 97,00 | 3,00 | | |
| Локомотивне господарство | всього | тис. грн. | 413773 | 239411 | 174362 | 0,73 |
| | | структура, % | 100,0 | 57,86 | 42,14 | |
| | електрична тяга | тис. грн. | 243560 | 125004 | 118556 | 0,95 |
| | | структура, % | 100,0 | 51,32 | 48,68 | |
| | дизельна тяга | тис. грн. | 164575 | 110419 | 54156 | 0,49 |
| | | структура, % | 100,0 | 67,09 | 32,91 | |
| Колійне господарство | тис. грн. | 237714 | 200296 | 37418 | 0,19 | |
| | структура, % | 100,0 | 84,26 | 15,74 | | |
| Господарство цивільних споруд | тис. грн. | 25961 | 17102 | 8859 | 0,52 | |
| | структура, % | 100,0 | 65,88 | 34,12 | | |
| Господарство сигналізації та зв'язку | тис. грн. | 44792 | 42644 | 2148 | 0,05 | |
| | структура, % | 100,0 | 95,20 | 4,80 | | |
| Господарство електропостачання | тис. грн. | 49718 | 29420 | 20298 | 0,69 | |
| | структура, % | 100,0 | 59,17 | 40,83 | | |
| Господарство водопостачання | тис. грн. | 5789 | 3986 | 1803 | 0,45 | |
| | структура, % | 100,0 | 68,85 | 31,15 | | |
| Господарство МТЗ | тис. грн. | 6810 | 6515 | 295 | 0,05 | |
| | структура, % | 100,0 | 95,67 | 4,33 | | |
| Разом | тис. грн. | 834675 | 587987 | 246688 | 0,42 | |
| | структура, % | 100,0 | 70,45 | 29,55 | | |

Рис. 2.5. Діаграма коефіцієнтів локалізації функцій по господарствах залізниці

Подальше дослідження показало, що відокремлення окремих функцій можливе тільки в транспортному секторі електричної і дизельної тяги. Спеціальний характер має обслуговування, ремонт електросекцій і дизельних поїздів. Витрати, пов'язані з виконанням зазначених функцій, у повному обсязі відносяться на перевезення пасажирів. При цьому їхня питома вага в структурі витрат локомотивного господарства незначна і складає близько 16 % (дод. Б, табл. Б.2).

Але це не означає, що операційні ланки не зацікавлені в організації перевезення пасажирів. Подібні висновки базуються на розумінні об'єктивної основи формування цілісної системи фінансово-економічного управління на залізничному транспорті, за допомогою якої забезпечується реалізація ефекту масштабу виробництва. Для операційних ланок і для залізниці в цілому виконання пасажирських перевезень пов'язане з одержанням двоякого результату. З одного боку, формуються перманентні збитки, джерелом покриття яких переважно є прибуток від перевезення вантажів, тим самим зменшується єдиний фінансовий результат, однак, з іншого - дешевшає виробництво вантажних перевезень. Фактичні (явні) експлуатаційні витрати виявляються нижче, ніж альтернативні витрати, можливі у випадку спеціалізації залізниць на перевезенні вантажів. Внаслідок збільшення обсягу транспортної продукції з тарифних до приведених тонна-кілометрів у системі вантажних перевезень виникає **економія від масштабів виробництва** (ε_{ig} , 2.2).

При визначенні економії від масштабу виробництва необхідно враховувати період часу, потрібний для зміни обсягу економічних ресурсів, які використовуються у технологічному процесі. Варто розрізняти короткостроковий і довгостроковий періоди.

$$\varepsilon_{ig\ s,l} = E_{ig\ s,l} - E_{ig} \quad (2.2)$$

$$e_{ig\ s,l} = \frac{\varepsilon_{ig\ s,l}}{E_{ig}}, \quad (2.3)$$

де s, l - індекси, які ідентифікують короткостроковий і довгостроковий період, $\varepsilon_{ig\ s,l}$ - абсолютна економія від масштабів виробництва по i -й функції в системі вантажних перевезень відповідно в короткостроковому і довгостроковому періоді; $E_{ig\ s,l}$ - альтернативні витрати на перевезення вантажів по i -й функції в короткостроковому і довгостроковому періоді (умовні); $e_{ig\ s,l}$ - відносна економія від масштабів виробництва.

Короткостроковий період - період фіксованих економічних ресурсів - це проміжок часу, протягом якого ресурси (переважно виробничі потужності) структурних підрозділів залізниці залишаються незмінними, однак змінюється інтенсивність їх використання. В короткостроковому аспекті економія від масштабу виробництва підсилюється через невідповідність можливостей виробництва, що забезпечують виконання вантажних і пасажирських перевезень, наявним потребам (тарифним тонна-кілометрів).

Довгостроковий період - період адаптації економічних ресурсів. Охоплює часовий інтервал, необхідний для вибуття з експлуатації всіх ресурсів (включаючи і виробничі потужності), що використовуються у системі пасажирських перевезень. Період достатній, щоб пристосувати активи залізниці до ситуації, що змінилася, і повною мірою усунути в процесі відтворення пасажирську складову.

Короткостроковий і довгостроковий періоди відрізняються скоріше концептуально, ніж хронологічно. В центральних системах фінансово-економічного управління зміна економічних ресурсів вимагає значно менше часу, ніж реорганізація й адаптація потенціалу технологічно однорідних виробничих структур. Однак, не дивлячись на хронологічний розрив, сутність економічного явища не змінюється.

Дослідження показало, що щорічні приховані (умовно-розрахункові) витрати довгострокового періоду в системі вантажних перевезень Південно-Західної залізниці складають дещо менше 12,1 % загальної суми експлуатаційних витрат (табл. 2.3). В короткостроковому аспекті їхня питома вага трохи вища ($e_{ig\ s} = 15,35\ %$).

Найбільш піддані ефекту економії від масштабу виробництва:

- роботи з технічного обслуговування контактної мережі і ЛЕП, ремонту та інших видів поліпшення основних засобів, а також інші витрати господарства енергопостачання ($e_{ig\ s,l} = 68,99\ %$);
- роботи з водопостачання і водовідведення ($e_{ig\ s,l} = 45,23\ %$);
- витрати центральних систем залізниці (управління залізницею $e_{ig\ s,l} = 25,63\ %$, дирекцій та інших організаційно-правових утворень $e_{ig\ s,l} = 23,78\ %$).

Між тим, як свідчать результати дослідження, хронологічний фактор по-різному впливає на структурні компоненти операційних ланок. У зв'язку з цим операційні ланки необхідно розглядати як сукупність двох секторів: руху й інфраструктури. В *сектор руху* включаються галузеві утворення, які безпосередньо забезпечують процес переміщення пасажирів та вантажів (господарство перевезень, локомотивне господарство). В довгостроковому аспекті вони здатні позбутися додаткових функцій з експлуатації й утримання в робочому стані зайвих виробничих потужностей і скоротити експлуатаційні витрати в міру зміни обсягу робіт¹.

Таблиця 2.3

Економія від масштабу виробництва в операційних ланках
(Південно-Західна залізниця, 2000 р.)

| Показник | Експлуатаційні витрати, тис. грн. | | | Економія від масштабів виробництва | | | | |
|--|--------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------|------------------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|------|
| | загальні (явні) | альтернативні (умовно-розрахункові) | | абсолютна, тис. грн. | | відносна, % | | |
| | | короткостроковий період | довгостроковий період | короткостроковий період | довгостроковий період | короткостроковий період | довгостроковий період | |
| i | E_{ig} | E_{igs} | E_{igl} | ϵ_{igs} | ϵ_{igl} | ϵ_{igs} | ϵ_{igl} | |
| Господарство вантажної та комерційної роботи | 13573 | 13573 | 13573 | - | - | - | - | |
| Вагонне господарство | 117088 | 117088 | 117088 | - | - | - | - | |
| Господарство перевезень | 48613 | 49739 | 49435 | 1126 | 822 | 2,32 | 1,69 | |
| Локомотивне господарство | всього | 239411 | 280400 | 255629 | 40989 | 16218 | 17,12 | 6,77 |
| | електрична тяга | 125004 | 154564 | 135739 | 29560 | 10735 | 23,65 | 8,59 |
| | дизельна тяга | 110419 | 120227 | 114252 | 9808 | 3833 | 8,88 | 3,47 |
| Колійне господарство | 200296 | 237714 | 237474 | 37418 | 37418 | 18,68 | 18,68 | |
| Господарство цивільних споруд | 17102 | 17856 | 17856 | 754 | 754 | 4,41 | 4,41 | |
| Господарство сигналізації та зв'язку | 42644 | 44277 | 44277 | 1633 | 1633 | 3,83 | 3,83 | |
| Господарство енергопостачання | 29420 | 49718 | 49718 | 20298 | 20298 | 68,99 | 68,99 | |
| Господарство водопостачання | 3986 | 5789 | 5789 | 1803 | 1803 | 45,23 | 45,23 | |
| Господарство МТЗ | 6515 | 6810 | 6810 | 295 | 295 | 4,53 | 4,53 | |

| | | | | | | | |
|--|--------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|
| Дирекції та інші організаційно-правові форми | 12112 | 14992 | 14992 | 2880 | 2880 | 23,78 | 23,78 |
| Управління залізниці | 48318 | 60703 | 60703 | 12385 | 12385 | 25,63 | 25,63 |
| Разом | 779078 | 898659 | 873344 | 119581 | 94266 | 15,35 | 12,10 |

Рис. 2.6. Діаграма відносної економії від масштабів виробництва по господарствах , %

Сектор інфраструктури являє собою сукупність підрозділів, які створюють умови, необхідні для організації рухомого процесу. По відношенню до видів перевезень вони можуть припинити виконання окремих спеціальних робіт (поточний, капітальний ремонт та інші види поліпшення будинків і споруд пасажирського господарства, поточне утримання пристроїв по обслуговуванню пасажирів господарством сигналізації та зв'язку і т.п.). Однак істотно змінити економічні ресурси практично неможливо. Основна частина функцій має обов'язковий характер і не залежить від обсягу основної діяльності залізниці.

Сукупний **економічний ефект** (ϵ_p , 2.4) від перевезення пасажирів перевищує фінансові результати на суму економії від масштабів виробництва, яка виникає в системі вантажних перевезень.

$$\epsilon_p = f_p + \sum_{i=1}^n \epsilon_{ig}, \quad (2.4)$$

$$e_p = \frac{\epsilon_p}{E_p}, \quad (2.5)$$

E_p

де f_p - фінансовий результат від перевезення пасажирів; ε_{ig} - економія від масштабу по i -й функції; e_p - рівень економічної ефективності пасажирських залізничних перевезень; E_p - загальна сума експлуатаційних витрат на перевезення пасажирів.

Розрахунки свідчать, що сукупний економічний ефект від перевезення пасажирів Південно-Західної залізниці значно перевищує відповідні фінансові результати (рис. 2.7).

Рис. 2.7. Схема формування сукупного економічного ефекту від перевезення пасажирів залізницею (2000 р.)

Якщо на підставі фінансових показників процент покриття експлуатаційних витрат не перевищує 59,36 %, то з урахуванням економії від масштабів виробництва в системі вантажних перевезень досягає 75,74-80,14 %. Рівень економічної ефективності в довгостроковому аспекті ($e_{p1} = -24,26 \%$) більш достовірний, тому що характеризує ситуацію повного вивільнення технологічного процесу від пасажирського компонента. При цьому короткострокові дані відбивають умови перехідного періоду. Однак в обох випадках економії не досить, щоб цілком покрити збитки від перевезення пасажирів.

Характеристика сфери інтересів операційних ланок і залізниці в цілому є істотним моментом дослідження. Між тим для оцінки можливості реалізації принципів комерційного розрахунку в структурних підрозділах транспортного та обслуговуючого секторів, а також у спеціальних системах цього недостатньо. Коефіцієнт локалізації функцій і рівень економії від масштабів виробництва дозволяють уточнити ефективність пасажирських перевезень, однак не відбивають *потреби* (вартість ресурсів, необхідних для організації технологічного процесу) і *можливості* (самоокупності, прибутковості і самофінансування виробничо-господарської діяльності) відповідних структур. Залишаються неясними інтенсивність фінансово-економічних потоків, які потрібні для реалізації специфічних функцій, галузі найбільшої концентрації коштів, можливі джерела покриття витрат.

Як було відзначено, у процесі перевезення пасажирів спеціалізовані ланки виконують різноманітні функції, які розрізняються в технологічному і фінансово-економічному аспектах. Для вивчення функціональної структури галузі варто визначити місце кожного компонента в системі пасажирських залізничних перевезень. З огляду на специфіку фінансово-економічного управління, структура галузі повинна відбивати пропорції розподілу ресурсів між спеціалізованими ланками. Викликає інтерес ступінь концентрації засобів і характер організаційного впливу (розподіл потреб у системі пасажирських перевезень залізниць, доміанти).

Сукупність відносних показників, які характеризують питому вагу експлуатаційних витрат, пов'язаних з виконанням функцій, у витратах залізниці на перевезення пасажирів, відбиває *ступінь концентрації ресурсів* (, 2.6).

$$\gamma_{kri} = \frac{E_{ip}}{E_p}, \quad (2.6)$$

$$= \{i, \gamma_{kri}\}, \quad (2.7)$$

де γ_{kri} - частка експлуатаційних витрат на виконання i -ої функції у витратах на перевезення пасажирів; E_{ip} - експлуатаційні витрати на виконання i -ої функції в системі пасажирських перевезень; E_p - загальна сума витрат залізниці на

перевезення пасажирів.

З метою кращого сприйняття в розрахунках множина специфічних функцій об'єднана по технологічно однорідних галузевих ланках (господарствах). Укрупнений підхід до аналізу ступеня концентрації ресурсів дозволяє виявити домінуючі структури, загальні пропорції розподілу коштів між технологічними об'єднаннями. Подальше уточнення розрахунків малоефективне через могутній інформаційний потік, значні коливання, як за числом функцій, так і за питомою вагою кожної в експлуатаційних витратах на перевезення пасажирів. Деякі функції займають домінуюче положення в аспекті фінансового забезпечення, інші вимагають меншого обсягу ресурсів, але переважають кількісно.

Результати розрахунків по Південно-Західній залізниці свідчать, що в системі пасажирських перевезень переважний обсяг ресурсів потребують структури операційного характеру ($\gamma_{\text{крі}} = 53,35 \%$), переважно підрозділи транспортного сектора ($\gamma_{\text{крі}} = 48,51 \%$). Ведучі позиції транспортного сектора операційних ланок визначаються сутністю транспортної послуги - це насамперед переміщення пасажирів. Сукупність властивостей, які відчуває споживач транспортних послуг у шляху проходження, у пунктах відправлення і прибуття, другорядна і супроводжує базову складову. Функціонально обґрунтоване ведуче положення транспортного сектора дозволяє розглядати відповідні підрозділи як потенційного лідера в організаційному аспекті. При цьому немаловажним моментом для забезпечення ефективного й збалансованого розвитку системи пасажирських перевезень залізниці є узгодження структурно-функціональних зв'язків між підрозділами транспортного сектора і спеціальних ланок, що підтверджується співвідношенням експлуатаційних витрат - не набагато більше 1 до 1.

Між тим існуюча система формування доходів від перевезення пасажирів, що передбачає підрозділ тарифу, а значить і дохідних надходжень на два компоненти (квиткову частину і плацкарту), недієздатна в умовах реалізації ринкового підходу. Величина ресурсів, використовуваних у процесі реалізації відповідних функцій, істотно відрізняється від джерел, формально передбачених для їх фінансування (рис. 2.8).

Дисбаланс відтворювальних процесів обумовлений комплексним впливом методологічних і фінансово-економічних факторів. **Методологічні** фактори характеризують можливі пропорції розподілу доходів від перевезення пасажирів у межах залізниці і відбивають недоліки методики визначення структурних компонентів базового тарифу. **Фінансово-економічні** визначають рівень дохідних надходжень і є результатом дії економіко-правових регуляторів.

Серед методологічних факторів необхідно виділити:

1. різний підхід до формування тарифів у дальньому (прямому і місцевому) і приміському сполученнях.

У *прямому і місцевому сполученнях* проїзд оплачується по загальних тарифах за відстань перевезення в залежності від категорії поїзда (швидкий, пасажирський, вищої категорії) і типу вагона (загальний, плацкартний, купейний, СВ). За своїм складом залізничні пасажирські тарифи в прямому і місцевому

сполученнях не однорідні [95, с. 2]. Вони мають уніфіковану структуру, яка складається з двох компонентів - вартості квитка і плацкарти. Вартість плацкарти призначена для покриття експлуатаційних витрат по формуванню пасажирського поїзда й обслуговуванню вагонів у поїздах (витрати по обслуговуванню, ремонту й амортизації вагонів, маневровій роботі, частина загальновиробничих і адміністративних витрат). Інші експлуатаційні витрати залізниці включаються у вартість квитка (дод. Б, табл. Б.3).

Рис. 2.8. Схема структурно-функціональних зв'язків між ендогенними елементами фінансово-економічного механізму (за даними Південно-Західної залізниці, 2000 р.)

У приміському сполученні тарифи диференційовані по відстанях і розрізняються по видах: зонні (вартість проїзду до пунктів, розташованих у межах зони, однакова) і покілометрові (плата стягується пропорційно кількості кілометрів поїздки). Вони складаються тільки з одного компонента - квитка. Однак це не означає, що при перевезеннях у приміському сполученні не виконуються операції, витрати по яких включаються у вартість плацкарти. Їхній рівень незначний (не набагато більше 5 % загальної суми витрат на перевезення в межах приміських зон), але роботи виконуються, значить повинні оплачуватися самими користувачами чи їхніми представниками;

2.формальне відношення до визначення кожного компонента.

При побудові кожної складової тарифу номінально використовується витратний метод ціноутворення. Однак на практиці співвідношення плацкарти і квитка істотно відрізняється від пропорцій формування відповідних експлуатаційних витрат. Внаслідок цього в структурі плацкарти витрати компенсуються менш ніж на половину (48,67 %). У квитковій частині - покриваються практично повністю (91,49 %). Крім того, квиткова частина від перевезення пасажирів у дальньому сполученні не тільки дозволяє компенсувати витрати, але й забезпечує утворення прибутку;

3.необхідність розподілу доходів у частині квитка між спеціальними й операційними системами.

Варто підкреслити, що діюча методика формування базового тарифу не дозволяє реалізувати ринковий підхід до фінансово-економічного управління усередині системи пасажирських залізничних перевезень, тому що не забезпечує прозорості взаємин між спеціальними й операційними ланками. Допускається додатковий розподіл квитка між відповідними структурними підрозділами залізниці. А це в умовах відсутності необхідного методичного забезпечення неможливо. Отже, неможливо чітко визначити доходи кожної зі спеціалізованих ланок.

Фінансово-економічні фактори:

1)рівень плацкарти при перевезеннях у прямому і місцевому сполученнях (низький, недостатній для покриття відповідних експлуатаційних витрат).

Якщо квиткова частина доходів від перевезення пасажирів у дальньому сполученні перевищує суму експлуатаційних витрат, отже, виконання відповідних функцій рентабельне, то в структурі плацкарти покривається тільки половина видатків. Це означає, що у випадку реорганізації гостро стане питання про залучення альтернативних джерел компенсації зазначених витрат;

2)рівень тарифу в приміському сполученні.

Статистичні дані свідчать, що навіть в усіченому вигляді (без витрат на виконання функцій у частині плацкарти) витрати на виконання приміських пасажирських перевезень не покриваються отриманими доходами. Тільки чверть експлуатаційних витрат може бути компенсована. В умовах ринкового підходу відсутність комерційної вигоди означає повне припинення зазначених перевезень.

2.3. Концептуальна модель механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями

Слід зазначити, що органічний розвиток ринкових відносин властивий не кожній технологічній системі. Повинні існувати підстави для трансформації структурно-функціональних зв'язків, можливість і доцільність зміни окремих елементів фінансово-економічного механізму, об'єктивні передумови комерціалізації виробничо-господарських структур у рамках визначених технологічних схем. Однозначного і загальноприйнятого індикатора не існує. Однак можна стверджувати, що підставою комерціалізації фінансово-економічного механізму є баланс ідеологічних принципів (детермінант) ринкової економіки й умов функціонування організаційної системи, як самостійного (що саморегулюється і саморозвивається) утворення.

Ринкова практика припускає виробництво товарів, виконання робіт і надання послуг, які приносять прибуток, і відмовляється від тих, створення яких спричиняє збитки. Фінансові результати є базовим регулятором економічних процесів. Між тим у деяких випадках дисбаланс зустрічних грошових потоків прийнятний і допускається суб'єктами господарювання. Подібне явище обумовлене виникненням економії від масштабу виробництва, достатньої для покриття негативного значення результуючого фінансового показника. Наявність економічного прибутку служить свідченням того, що виробництво продукції процвітає і існує потенціал для подальшого розвитку.

Чи можливо підрозділам системи пасажирських залізничних перевезень функціонувати беззбитково? Відповіддю на поставлене питання служать дані, наведені в матриці варіантів (табл. 2.4).

Розглянуто кілька альтернативних ситуацій. Перший (базовий) варіант відбиває фактичні фінансово-економічні показники по пасажирських перевезеннях Південно-Західної залізниці (підсумки 2000 р.). Другий варіант характеризує ситуацію, коли величина збитків не перевищує короткострокову економію від масштабу виробництва в секторах руху та інфраструктури. Третій варіант демонструє фінансово-економічні показники в умовах балансу доходів від пасажирських перевезень і відповідних експлуатаційних витрат. У кожному випадку результати диференційовані по видах сполучення (пряме і місцеве, приміське).

Вартість транспортних послуг по перевезенню пасажирів кожного варіанту визначено у розрахунку на середню дальність проїзду: по усіх видах сполучення - на 175 км, у прямому і місцевому сполученні - на 287 км, у приміському сполученні - на 65 км.

У нових умовах господарювання інститутом, який визначає рівень виробництва, є ринок - "механізм, що зводить разом покупців (об'явників попиту) і продавців (тих, хто забезпечує пропозицію) окремих товарів і послуг"[91, т.1, с. С28]. У процесі взаємодії потенційних покупців з потенційними продавцями " виявляється" напрямок розвитку виробничо-господарської діяльності, асортимент і якість продукції, інтенсивність і масштаби виробництва. Баланс попиту та

пропозиції дозволяє виявити рівноважну ціну - ціну, яку готові платити покупці і за якою вигідно реалізовувати продукцію продавцям. Тому особливе значення при оцінці можливості беззбиткової роботи системи пасажирських залізничних перевезень має вартість транспортних послуг. Ключовим є питання - чи готові користувачі платити за пасажирські перевезення ціну, достатню для того, щоб зробити їхнє виробництво вигідним?

Таблиця 2.4

Показники порівняльної ефективності виробництва пасажирських залізничних перевезень (Південно-Західна залізниця, 2000 р.)

| Показник | | Умови | | | |
|---|---|-----------------------------------|--|------------------------------------|--------|
| | | базові | короткостроковий економічний ефект дорівнює нулю | фінансовий результат дорівнює нулю | |
| Пасажирські перевезення, разом | Доходна ставка, коп./ 10 пас-км | 20,54 | 27,55 | 35,29 | |
| | Доходи, тис. грн. | 334988 | 449285 | 575474 | |
| | Фінансовий результат, тис. грн. | -233878 | -119581 | 0 | |
| | Короткостроковий економічний ефект, тис. грн. | -114297 | 0 | +119581 | |
| | Середня вартість проїзду | грн. | 3,59 | 4,82 | 6,18 |
| | | відхилення від базових умов, грн. | 0 | +1,23 | +2,59 |
| | | в % до базових умов | 100,0 | 134,30 | 172,03 |
| Пасажирські перевезення в прямому та місцевому сполученні | Доходна ставка, коп./ 10 пас-км | 39,15 | 43,29 | 52,99 | |
| | Доходи, тис. грн. | 317418 | 348330 | 425392 | |
| | Фінансовий результат, тис. грн. | -108974 | -78062 | 0 | |
| | Короткостроковий економічний ефект, тис. грн. | -30912 | 0 | +78062 | |
| | Середня вартість проїзду | грн. | 11,24 | 12,42 | 15,21 |
| | | відхилення від базових умов, грн. | 0 | +1,18 | +3,97 |
| | | в % до базових умов | 100,0 | 110,53 | 135,29 |
| | Доходна ставка, коп./ 10 пас-км | 2,92 | 13,02 | 18,05 | |
| | Доходи, тис. грн. | 24151 | 107536 | 149055 | |
| | Фінансовий результат, тис. грн. | -124904 | -41519 | 0 | |
| | Короткостроковий економічний ефект, тис. грн. | -83385 | 0 | +41519 | |
| | грн. | 0,19 | 0,85 | 1,17 | |

| | | | | | |
|--|--------------------------|-----------------------------------|-------|--------|--------|
| Пасажирські перевезення в приміському сполученні | Середня вартість проїзду | відхилення від базових умов, грн. | 0 | +0,66 | +0,98 |
| | | в % до базових умов | 100,0 | 445,39 | 617,36 |

Вигідним виробництво пасажирських перевезень буде тоді, коли ціна на транспортні послуги зросте настільки, що дозволить, як мінімум, збалансувати зустрічні фінансово-економічні потоки. За даними Південно-Західної залізниці, мова йде про збільшення середньої вартості проїзду на 2,59 грн. (рис. 2.9). При цьому в прямому і місцевому сполученні вона повинна зрости дещо менше ніж на чотири гривні, у приміському сполученні - майже на одну гривню.

Рис. 2.9. Діаграма середньої вартості проїзду за варіантами, грн.

Між тим матриця варіантів, відбиваючи зв'язок між вартістю транспортних послуг і фінансових показників залізниці, не враховує *реакції ринку* на подібні зміни. Відповідно до закону попиту, за інших рівних умов підвищення ціни веде до відповідного зменшення величини попиту. Рівень попиту і ціна знаходяться в негативній, чи зворотній залежності і динаміка одного з параметрів означає протилежну зміну іншого. Тому може скластися ситуація, коли таке істотне у відносному вираженні збільшення пасажирських тарифів (у середньому дещо менше ніж в 1,7 рази, у прямому і місцевому сполученні - на 35,29 %, у приміському сполученні - практично в 6,2 рази) призведе до зниження пасажиропотоку, отже до ітеративної необхідності перегляду рівня цін і до питання про доцільність виконання пасажирських залізничних перевезень на комерційних засадах.

Однак, як показало подальше дослідження, негативної реакції ринку на збільшення вартості пасажирських перевезень не буде. Зміна кривої попиту (розширення споживання незалежно від динаміки цін) обумовлена впливом загальних і специфічних факторів. **Загальні** фактори відбивають наслідки поступової макроекономічної стабілізації і характерні для суспільства в цілому. **Специфічні** фактори формують переваги на ринку транспортних послуг по перевезенню пасажирів.

До загальних факторів відносяться:

1) соціально-економічні - припинення стагфляції, приріст реального ВВП і поліпшення інших макроекономічних показників;

2) політико-правові (фактори нормативного характеру) - існуюча система оподаткування, при якій вартість перевезень, викликаних виробничою необхідністю, включається у валові витрати, тим самим, зменшуючи оподатковуваний прибуток підприємств; соціальні пільги, які надають виключні права на проїзд незаможних і малозабезпечених громадян і т.п.

Серед специфічних необхідно відзначити багаторічне випереджальне зростання тарифів на пасажирські перевезення автомобільним і авіаційним транспортом і, отже, наявність резерву для збільшення пасажирських залізничних тарифів.

Тільки за 1995-1997 рр. пасажирські тарифи в прямому і місцевому сполученнях вирости на залізничному транспорті дещо менше ніж у 4 рази, на автомобільному й авіаційному відповідно в 5 і 7 разів. Саме в такій послідовності розташовані види транспорту загального користування в залежності від скорочення інтенсивності пасажиропотоку. По залізницях України в 1997 р. у прямому і місцевому сполученнях було перевезено 83,8 % від числа пасажирів, що робили поїздки в 1995 р., автомобільним транспортом загального користування - 79,6 % і авіаційним - 75,0 %.

Трохи інша ситуація склалася в частині приміських перевезень. Протягом зазначеного періоду вартість проїзду між великими промисловими центрами України і їхніми приміськими зонами на залізничному транспорті збільшилася практично в 3 рази, на автомобільному - майже в 2 рази. Однак число пасажирів, перевезених у 1997 р. залізницями скоротилося на 14,7 % відносно даних 1995 р., а автомобільним транспортом загального користування - на 26,5 %. Зазначена невідповідність пояснюється тим, що вартість приміських залізничних перевезень в абсолютному вираженні значно нижча, ніж автомобільних і при більш істотному збільшенні перших дане співвідношення зберігалось. Крім того, в результаті випереджального росту тарифів на перевезення в прямому і місцевому сполученнях відбувся перерозподіл пасажиропотоку з дальніх маршрутів у маршрути приміські.

Апроксимація емпіричних значень дохідної ставки і пасажирообороту Південно-Західної залізниці (1990-2000 рр., а також початку 2001 р.) підтверджує цю гіпотезу. У комбінації "дохідна ставка - пасажирооборот" збільшення числа дослідних даних, їх наближення до дійсного часу обумовлює зсув кривої екстраполюючої функції (рис. 2.10). Якщо до 2000 р. попит на пасажирські перевезення в регіонах обслуговування залізниці практично цілком визначався

ціною (тіснота зв'язку між зазначеними економічними явищами, що виміряється коефіцієнтом кореляції, наближається до одиниці - досягає 0,9834), то, починаючи з 2000 р., підсилюється вплив інших факторів (коефіцієнт кореляції падає до 0,9665).

Рис. 2.10. Графіки кривих індивідуального попиту на пасажирські перевезення
Південно-Західної залізниці

Стабілізація грошових доходів населення, цін і, головне, споживчих очікувань щодо майбутніх параметрів роботи соціально-економічної системи країни послабила залежність обсягу пасажирських перевезень від рівня тарифів і розширила можливості залізниці (рис. 2.11).

Рис. 2.11. Графіки, що характеризують короткострокове фінансово-економічне положення системи пасажирських перевезень Південно-Західної залізниці:

де E_{pd} - експлуатаційні витрати, які не залежать від обсягу пасажирських перевезень; e_{pi} - собівартість пасажирських перевезень в частині залежних експлуатаційних витрат.

Аналізуючи умови організації пасажирських залізничних перевезень у короткостроковому аспекті, коли виробничі потужності фіксовані, і зміна фінансових результатів залежить тільки від динаміки змінних економічних ресурсів (матеріалів, праці і т.п.), яка йде за зміною обсягу виробництва, на питання про можливість беззбиткового функціонування системи пасажирських перевезень залізниці можна відповісти ствердно, тобто у сформованих умовах господарювання можливе досягнення балансу валових доходів і сукупних витрат на перевезення пасажирів. Зневажати цією можливістю було б неприпустимо, з огляду на особливий статус залізниць у системі пасажирських перевезень країни, а також транснаціональну політику пріоритету економічного розвитку залізниць як засобу транспортних комунікацій.

Дослідження механізму фінансово-економічного управління процесом перевезення пасажирів на залізницях України дозволило виявити тісноту виробничо-господарських зв'язків, що свідчить про взаємозалежність базових технологічних систем. Взаємозалежність галузевих господарських комплектів обумовлена об'єктивним процесом спеціалізації функцій, потенціал якої містить значні економічні резерви і повинен бути збережений у ринкових умовах. Між тим спеціалізація виробничо-господарських утворень в умовах ринкової

економіки не обмежується технологічною та організаційною сферою. Включення ринкових механізмів означає локалізацію і повне чи часткове відокремлення фінансово-економічного простору кожного структурного підрозділу.

Виникнення більш глибоких, ніж традиційно існуючі в Україні, форм організації взаємовідносин між галузевими структурами дозволяє розглядати систему пасажирських залізничних перевезень як *сукупність сполучених компонентів територіально-галузевих систем, об'єднаних за функціональною ознакою*¹, що мають технологічні, організаційні і фінансово-економічні зв'язки. Дане поняття характеризує більш глибокий взаємозв'язок виробничо-господарських об'єднань, які зачіпають кілька аспектів їхньої життєдіяльності - технологічну, організаційну і фінансово-економічну сфери. У *технологічній* сфері мова йде про взаємодію компонентів у процесі виконання комплексної технологічної операції. *Організаційно* зв'язок між сполученими компонентами виявляється через спільне прийняття рішень, які забезпечують організацію єдиного процесу перевезень і безпеку руху. *Фінансово-економічна* сфера супроводжує технологічні і організаційні економічно виправдані зв'язки і відкидає ті з них, які суперечать комерційним цілям територіально-галузевих систем і їхніх структурних компонентів.

Стабільний характер технологічних, організаційних і фінансово-економічних зв'язків визначає цілісність системи пасажирських залізничних перевезень. При цьому цілісність може бути як абсолютною, так і відносною в залежності від установленної структури управління залізничним транспортом і ступеня централізації фінансово-економічних потоків.

Функціональне відокремлення компонентів у системі пасажирських залізничних перевезень економічно виправдане і властиве ринковій практиці. Однак чи здатні спеціалізовані ланки однаково ефективно працювати в умовах комерціалізації структурно-функціональних зв'язків?

Економісти допускають можливість різкого порушення функціонування ринку у двох випадках: коли виникають побічні (зовнішні) ефекти або коли мова йде про виробництво державних чи соціальних благ [91, т.2, с. 227]. Виконання пасажирських залізничних перевезень, як відзначалося раніше, супроводжується вигодами переливу - зовнішніми вигодами для третіх осіб і суспільства в цілому. Вільне переміщення окремих груп населення приносить безпосередню вигоду самим пасажиром. Разом з тим у ньому зацікавлені окремі виробники і продавці, продукція яких стає доступною більшому числу потенційних клієнтів, і для яких територіально розширюється ринок робочої сили. Суспільство в цілому виграє від менш істотного забруднення навколишнього середовища, меншого числа техногенних катастроф (у порівнянні з іншими видами транспорту), економії витрат, пов'язаних з утриманням і розвитком альтернативних шляхів сполучення і т.д. Неважко помітити, що вигоди переливу властиві базовій транспортній послугі - безпосередньому переміщенню пасажирів (пасажирських поїздів), що є продуктом діяльності операційних ланок. Продукція спеціальних ланок - обслуговування пасажирів у шляху проходження, а також у пунктах відправлення і прибуття являє собою індивідуальні блага і має релевантні властивості. Вона є реакцією на зміну суспільного статусу базової

транспортної послуги й у випадку одержання спеціальними ланками вигоди при виконанні власних функцій в обсязі, заданому базовими параметрами, замикає технологічний цикл, визначаючи якість пасажирських перевезень.

Таким чином, кінцевим продуктом діяльності операційних ланок є квазісупільні блага, для яких характерне одержання широкого спектра прямих і непрямих вигод і які не можуть бути виконані ринковою системою в достатньому для суспільства обсязі. Це свідчить про обмежену можливість комерціалізації відповідних структур і об'єктивної необхідності державної підтримки процесу їхнього функціонування. Тим часом індивідуалізація продукції спеціальних ланок сприяє формуванню і розвитку ринкових відносин і, навпаки, включення ринкових механізмів дозволить найбільш повно задовольнити індивідуальні запити користувачів (рис. 2.12).

Ще одним аргументом на користь комерціалізації є сфера інтересів спеціальних ланок. Той факт, що відтворювальні процеси у відповідних структурах цілком залежать від ефективності пасажирських перевезень, у сприятливому економічному середовищі спонукає до прогресу, динамізму в реагуванні на зміну потреб, технології, структури пропозиції різних ресурсів.

При цьому операційні ланки орієнтовані на виконання вантажної роботи, потенційно більш ефективної, і не мають зазначеної властивості. Перевезення пасажирів для них другорядне і служить насамперед інструментом для економії від масштабів виробництва¹.

Рис. 2.12. Схема об'єктивних передумов фінансово-економічного відокремлення функціональних структур у системі пасажирських залізничних перевезень

Нарешті, спеціальні ланки мають потенціал для розвитку конкурентного середовища. З огляду на громіздку схему організації процесу перевезень і широкий діапазон інтересів, дезінтеграція операційних ланок технологічно

скрутна й економічно не доцільна. Операційні ланки являють собою вертикальні об'єднання, що включають підрозділи на різних стадіях технологічного процесу, функціонування яких вимагає централізованого управління. Відокремлення окремих компонентів приведе до втрати економічних переваг і подорожчання пасажирських перевезень. Між тим спеціальні ланки мають слабку технологічну залежність одна від одної, тому що містять у собі групи підприємств, які в основному виробляють кінцевий продукт, доступний для індивідуального споживання¹.

Перераховані особливості переміщення пасажирів властиві не тільки непрямому, але й прямому сприйняттю суспільством продукції операційних ланок. Неможливо оптимально розподілити експлуатаційні витрати, пов'язані з переміщенням пасажирів між усіма суб'єктами, що одержують вигоду, як неможливо справедливо розподілити між безпосередніми споживачами.

Отже, фінансово-економічний механізм операційних і спеціальних ланок повинен бути принципово різний. Якщо діяльність спеціальних ланок може бути заснована на принципі економічного вибору, то робота операційних ланок повинна регулюватися вибором політичним.

Економічний вибір припускає індивідуальний добір, повною мірою залежний від статку і переваг пасажирів. Підвищення споживчого попиту, тобто збільшення числа пасажирів, які бажають скористатися тією чи іншою транспортною послугою, служить сигналом для розширення діяльності спеціальних систем, збільшення обсягу і зміни якісного складу виробленої продукції. І, навпаки, зниження "числа голосів на користь даного продукту" призведе до збитків і згодом до скорочення виробництва.

Політичний вибір означає, що квазісуспільні блага, у даному випадку транспортні комунікації, здобуваються опосередковано, через державу на підставі групового (колективного) добору. У такий спосіб види й обсяг пасажирських перевезень є об'єктом державної політики. Групові рішення, прийняті в політичній сфері, доповнюють рішення безпосередніх споживачів - пасажирів.

Тобто в спеціальних ланках стратегічну роль повинні грати споживачі. В операційних ланках - держава чи регіони.

Комерціалізація системи пасажирських залізничних перевезень трансформує схему фінансово-економічного управління. Керуючись системним підходом, побудована концептуальна модель фінансово-економічного механізму, що відповідає принципам ринкової економіки (рис. 2.13). Внаслідок того, що специфіка моделювання складних технологічних систем так само, як і виміру ефективності структурно-функціональних змін, полягає в неможливості строгої кількісної формалізації кожного компонента, запропонована модель має дедуктивний зміст, однак може бути основою для розробки практичних рішень з трансформації окремих елементів фінансово-економічного механізму.

В основі перетворень, спрямованих на реалізацію номінальних цілей, принципів, характеру і методів фінансово-економічного управління перевезенням пасажирів, лежить *галузеве управління економічними процесами*, що стає можливим у результаті реструктуризації базових організаційних ланок галузі. З

організаційної структури залізниць на правах самостійних суб'єктів господарювання виділяються спеціальні ланки (підрозділи пасажирського господарства). У складі залізниць залишаються підприємства, функціональне призначення яких - забезпечення переміщення пасажирів (пасажирських поїздів).

Рис. 2.13. Принципова схема механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями

Територіально-галузеві об'єднання функціонують в умовах *свободи підприємства і вибору*, несуть повну фінансову та юридичну відповідальність за прийняття фінансово-економічних рішень.

Свобода підприємництва означає, що галузеві структури вільні здобувати економічні і залучати фінансові ресурси, використовувати їх у виробництві і продавати транспортну продукцію за власним вибором. Свобода вибору полягає в самостійному розпорядженні власними матеріальними ресурсами і грошовим капіталом. При цьому свобода підприємництва і вибору транспортних підприємств *обмежується*:

- стратегічною роллю споживачів, які вільні, у межах своїх грошових доходів, купувати чи відмовитися від придбання транспортних послуг;
- стратегічною роллю операційних ланок, в особі залізниць, що надають доступ до транспортної мережі, тим самим, регулюючи економічні процеси в підрозділах пасажирського господарства;
- соціально-економічними функціями держави. Загальні економіко-правові регулятори усувають недоліки й обмеження, властиві ринковій економіці. Спеціальні - прямо (у сфері переміщення) і побічно (у сфері обслуговування) коректують параметри роботи системи пасажирських залізничних перевезень.

Використання даного методологічного підходу визначає основні властивості механізму фінансово-економічного управління перевезенням пасажирів на залізничному транспорті.

По-перше, *економічний підхід*. Економічний підхід означає, що в процесі прийняття рішень розглядаються тісно взаємозалежні між собою особливості суспільного розвитку - недостача фінансових та економічних ресурсів, що обмежує можливості і диктує необхідність вибору, раціональне поводження й зіставлення витрат і вигод. Цільовим орієнтиром у роботі організаційних структур є максимізація фінансових результатів.

По-друге, *дезінтеграція* (виділення з цілого частин) *фінансово-економічних потоків*. Доходи функціональних структур формуються відокремлено - окремо за переміщення (базову транспортну послугу) і за обслуговування пасажирів. При цьому фінансово-економічний механізм залізниць залишається колишнім, і лінійні підрозділи фінансуються в залежності від виконаного обсягу робіт. Грошові доходи спеціальних ланок ідентифікуються виробниками і направляються на покриття власних експлуатаційних витрат, а також на розвиток власної матеріально-технічної бази. Таким чином, формується кілька результуючих показників. Фінансові результати залізниць складаються з прибутків (збитків), отриманих у процесі всієї перевізної діяльності. Кожне з підприємств (виробничих цехів) пасажирського господарства визначає фінансові результати самостійно.

По-третє, *реалізація принципів комерційного розрахунку*. По суті, ця властивість є наслідком децентралізації фінансово-економічних потоків і економічного підходу до управління пасажирськими перевезеннями. Про ефективну роботу, самооплатність, прибутковість і самофінансування може йти мова тільки в тому випадку, коли вигоди суб'єктів господарювання залежать від прийнятих ними рішень. Раціональне поводження багато в чому визначається комплексом обмежень, у тому числі у фінансово-економічній сфері. Практика показує, що функції фінансово-економічного управління пасажирським

господарством повинні бути повністю локалізовані. Громіздка централізована система управління не дозволяє повною мірою використовувати виробничий потенціал спеціальних структур. Підприємства не одержують тієї вигоди, яка можлива в умовах децентралізації процесу прийняття багатьох рішень і виключення соціально-політичного навантаження¹.

На підставі вищевикладеного економічно доцільним є створення пасажирського комплексу залізниці, як виробничо-господарської сфери, що виконує транспортне обслуговування населення, яка може бути суверенним об'єктом фінансово-економічного управління. *Пасажирський комплекс* являє собою *відособлену систему ієрархічно розташованих виробничо-господарських структур залізничного транспорту, сукупна дія яких забезпечує найбільш якісне обслуговування пасажирів і ефективне використання власного ресурсного потенціалу.*

Таким чином, у процесі ітеративного циклу дослідницького і нормативного компонента сформована цілісна і багатомірна концепція удосконалення механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями. Дослідницький (пошуковий) компонент ліг в основу аналізу теоретичних і практичних аспектів функціонування фінансово-економічного механізму – сформованого до дійсного часу базису знань. Нормативний компонент дозволив сформулювати кінцеві цілі перетворень і визначити обмеження на різних рівнях суспільного впливу (включаючи широкий соціальний і економічний ефект). Як свідчить теорія і практика, дієздатність механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями є результатом адекватних організаційно-правових, фінансово-економічних і соціально-політичних змін. Необхідно створити умови, при яких ефективність фінансово-економічного механізму пасажирського комплексу буде оптимальною.

Висновки

1. Функціональна єдність фінансово-економічного механізму припускає використання двох блоків регуляторів. Економіко-правові регулятори координують і коректують екзогенні елементи фінансово-економічного механізму. Організаційно-правові - визначають ефективність взаємодії спеціалізованих систем.

2. Виділено два методологічних підходи до побудови економіко-правових і організаційно-економічних регуляторів. Адміністративний підхід характерний для планової економіки і дотепер використовується в Україні. Ринковий підхід заснований на комерціалізації і фінансово-економічній незалежності територіально-галузевих утворень.

3. В рамках загального фінансово-економічного управління адміністративний підхід зводиться до визначення суспільно необхідного обсягу пасажирських залізничних перевезень і відповідних витрат економічних і фінансових ресурсів. Збалансованість фінансово-економічних потоків забезпечується в результаті моделювання системи пасажирських тарифів і

нормативів експлуатаційних витрат. Невід'ємною властивістю ринкового підходу є використання ринкових методів ціноутворення. Взаємини з державою будуються на взаємовигідній основі.

4. В процесі внутрішнього фінансово-економічного управління адміністративний підхід припускає надання фінансових і економічних ресурсів по нормативних вимірниках роботи без обліку її ефективності, ринковий - реалізацію двох напрямків: спеціалізацію залізниць на перевезенні пасажирів чи відокремлення галузевих структур, що забезпечують перевезення, від інфраструктури з організацією фінансово-економічних взаємин на договірних засадах.

5. Як свідчать результати дослідження, менш всього пророблені питання оптимізації структурно-функціональних зв'язків між ендогенними елементами фінансово-економічного механізму, що забезпечують взаємодію спеціалізованих ланок у ринкових умовах. Отримані висновки підштовхнули до детального аналізу внутрішнього середовища залізниць.

6. Розрахунки показують, що робота операційних ланок орієнтована на вантажний рух, при цьому організація пасажирських перевезень пов'язана з одержанням двоякого ефекту - фінансового результату й економії від масштабу виробництва. Між тим відтворювальні процеси спеціальних ланок цілком визначаються рентабельністю пасажирських перевезень. Спеціалізовані ланки мають практично однакову потребу у фінансових ресурсах. Однак існуюча система формування доходів від перевезення пасажирів не здатна задовольнити дані потреби. А значить, використання ринкових організаційно-економічних регуляторів у сучасних умовах неможливо.

7. Природа продукту спеціальних і операційних ланок, неоднорідна сфера інтересів, специфіка економічних ресурсів, використовуваних у процесі виробництва, а також можливості для конкуренції обумовлюють принципово різний підхід до побудови фінансово-економічного механізму.

8. Керуючись системним підходом побудована концептуальна модель механізму фінансово-економічного управління, заснована на децентралізації управління економічними процесами, свободи підприємництва і вибору, обмеженою стратегічною роллю споживачів і операційних ланок, а також політикою держави.

9. Використання даного методологічного підходу визначає основні властивості фінансово-економічного механізму: економічний підхід до управління, децентралізація фінансово-економічних потоків і реалізація принципів комерційного розрахунку.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМКИ УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ПАСАЖИРСЬКИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ

3.1. Організаційно-правові аспекти фінансово-економічного управління перевезенням пасажирів на залізницях України

Важливою ланкою нового фінансово-економічного механізму є його організаційно-правове забезпечення, яке створює номінальні умови для ефективного управління виробничо-господарськими процесами. Організаційний аспект виявляється в реструктуризації системи пасажирських залізничних перевезень відповідно до функціональної диференціації в галузі. Правовий - встановлює тип організації виробничо-господарської діяльності відповідно до правових норм, передбаченими законодавством і цивільним кодексом. Таким чином, організаційні зміни визначаються логікою розвитку системи пасажирських залізничних перевезень і об'єктивними економічними законами, однак коректуються відповідно до нормативно-правового поля держави (рис. 3.1).

Рис. 3.1. Схема складових організаційно-правового забезпечення фінансово-економічного механізму

На підставі історичного підходу, що дозволяє вивчити організаційно-правові зміни в хронологічній послідовності, виділені основні етапи реструктуризації системи управління пасажирськими перевезеннями на вітчизняних залізницях і напрямки реорганізації в країнах ринкової економіки.

Генезис структур управління пасажирськими залізничними перевезеннями відбиває напрямок розвитку фінансово-економічного механізму *в умовах ринкового підходу*.

В умовах ринкової економіки система управління пасажирськими залізничними перевезеннями знаходилася і знаходиться в стадії реформування, що викликано постійним розширенням і видозміною ринку транспортних послуг. Бурхливий розвиток автомобільного й авіаційного транспорту обумовив втрату

залізницями своїх монопольних позицій. Значна частина пасажиропотоку була втрачена. Споруджені автомобільні дороги з твердим покриттям практично дублювали залізничну мережу. Залізничні компанії стали відмовлятися від формування й експлуатації пасажирських поїздів. Пасажирські вокзали майже не функціонували.

В 70-80-х рр. ситуація докорінно змінилася. Внаслідок загострення енергетичних і, головне, екологічних проблем змінився курс державної політики в бік залізничного транспорту. В умовах глобалізації економіки, інтеграції внутрішньодержавних і міжнародних перевезень континентальних країн (появи Європейського економічного співтовариства, у 1994 р. реорганізованого в Європейський союз (ЄС)) чітко проглядаються дві схеми управління пасажиропотоками: західноєвропейська і північноамериканська (рис. 3.2). Для *західноєвропейської* схеми характерне відокремлення інфраструктури і повна комерціалізація перевізної діяльності. Специфікою *північноамериканської* схеми є створення самостійної пасажирської залізниці, що володіє частиною інфраструктури, яка використовується в процесі перевезення пасажирів. Разом з тим реформи організаційних структур управління пасажирськими залізничними перевезеннями в кожній країні мають свої особливості.

Рис. 3.2. Схема організаційно-правових аспектів управління пасажирськими залізничними перевезеннями в деяких країнах світу

В США Національна пасажирська залізнична компанія Amtrak була організована в 1971 р. [131, с. 32]. В її склад увійшли на умовах оренди 19 залізничних компаній, що з'єднують 29 міст із населенням близько 1 млн. чол. і 27 міст із населенням понад 500 тис. чол., що надало можливість обслуговувати 87, 0 % населення країни. Корпорації Amtrak був переданий пасажирський рухомий склад приватних залізничних підприємств, включаючи понад півтори тисяч вагонів, біля двохсот локомотивів і стільки ж поїздів далекого прямування.

В даний час компанія Amtrak є системою загальнонаціонального масштабу, що діє на всій території США. В північно-східному коридорі (Вашингтон - Нью-Йорк - Бостон), а також на інших ділянках, переданих у 1976 р., компанія володіє всім транспортним устаткуванням із правом надання своїх залізничних ліній іншим користувачам. За відповідну плату Amtrak організує перевезення на тих, що залишилися 40 тис. км національних залізниць, які належать приватним вантажним компаніям і необхідні для транспортного обслуговування населення країни [134, с. 39].

Структура управління Amtrak складається з правління, на 2/5 сформованого з представників акціонерів, апарата центрального управління, що включає відділи по маркетингу, договорах з залізницями, тарифах, фінансах, контролю, плануванню та канцелярських справах, і інспекторсько-виконавчих структур у філіях. Філії розташовані в Нью-Йорку, Техасі, Пенсільванії, Вірджинії, Каліфорнії і деяких інших штатах. Їхнім завданням є координація робіт з реалізації договорів, укладених із приватними залізничними компаніями.

В рамках пасажирської транспортної системи північноамериканського континенту, крім Amtrak, функціонує компанія Autotrain, яка здійснює перевезення пасажирів спільно автомобільним і залізничним транспортом переважно у вечірній, нічний і ранковий час.

У Канаді умови діяльності пасажирської компанії Via Rail багато в чому аналогічні тим, у яких працює Amtrak [134, с. 39].

Істотні зміни у сфері управління пасажирськими залізничними перевезеннями відбулися в Данії. Була створена нова структура Банестюрельсен, найбільш важливим підрозділом якої стали відділи інфраструктури та управління рухом. Внаслідок цього змінилися функції Датських державних залізниць (ДДЗ), що цілком сконцентрувалися на перевізній діяльності. Служба пасажирських перевезень була ліквідована і на її місці організовані сектори швидкісних поїздів Інтер-Сіті, в структуру яких були переведені міжнародні пасажирські перевезення, регіональні перевезення і рухомий склад, кожний з яких володів повною комерційною самостійністю. Поки ДДЗ є єдиним клієнтом, який має доступ до приналежної Банестюрельсен інфраструктури, однак створено сприятливе середовище до її використання будь-якими потенційними операторами-перевізниками.

Поділ перевезень та інфраструктури як самостійних видів підприємницької діяльності ліг в основу реорганізації залізниць Швейцарії. Департаменту перевезень Швейцарських федеральних залізниць (ШФЗ) передані питання, пов'язані з організацією транспортних потоків у вантажному і пасажирському русі,

управлінням нерухомістю і рухомим складом, а також з обслуговуванням у поїздах. Питання експлуатації залізничних ліній, виробничого планування, розробки і виконання графіка руху поїздів, тягового електропостачання, безпеки руху, матеріально-технічного забезпечення і закупівель, будівництва і землекористування стали прерогативою департаменту інфраструктури [54, с. 5].

Організаційно інфраструктура і перевізна діяльність були розділені в *Австрії*. З метою посилення конкурентної боротьби плата за користування мережею Австрійських федеральних залізниць (АФЗ) установлена за єдиним принципом як для операторів-перевізників АФЗ, так і інших країн. У сфері управління пасажирськими перевезеннями, відособленому в самостійний сектор, знаходяться питання експлуатаційної і фінансово-економічної діяльності, включаючи маркетинг, реалізацію і збут транспортних послуг по перевезенню пасажирів [48, с. 16].

В рамках об'єднання Федеральних залізниць ФРН (DB) і Державних залізниць колишньої НДР (DR), вони були перетворені в єдине підприємство - Залізниця Німеччини (DBAG), було створено кілька секторів по видах діяльності (бізнес-секторів), що самостійно відповідають за результати роботи і мають відособлену фінансово-економічну структуру. Серед них сектори по пасажирських перевезеннях у прямому сполученні, місцевому і приміському сполученнях, по перевезенню вантажів, інфраструктурі (колія і колійне господарство). Служба тяги і депо розглядається як підрозділ у складі сектора колії [157, с. 75].

У Великобританії в рамках національної системи пасажирських залізничних перевезень були виділені 25 пасажирських компаній і адміністрація Rosco, що є власником пасажирського рухомого складу. Урядом було засновано два відомства - по розподілу прав на організацію пасажирських перевезень між операторами-перевізниками і по нагляду за діяльністю пасажирських компаній і їхніх взаємовідносин з адміністрацією Railtreck, що відає питаннями утримання інфраструктури і розподілу пропускнує спроможності (Rail Regulator) [134, с. 41].

В рамках західноєвропейської і північноамериканської схеми управління пасажирськими перевезеннями залізниця являють собою акціонерні товариства. При цьому в більшості країн державі належить основний пакет акцій. У Німеччині і Великобританії (Rosco) робота залізничних корпорацій повністю контролюється відповідно або державою, або приватним сектором.

Генезис структур управління пасажирськими залізничними перевезеннями *в умовах адміністративного підходу* до побудови фінансово-економічного механізму подано на рис. 3.3.

До середини 30-х рр. обсяги перевезень допускали можливість *єдиного управління транспортними потоками без галузевої спеціалізації органів управління*. Керівництво пасажирськими перевезеннями здійснювали служба руху, яка відповідала за процес відправлення, руху і прибуття пасажирських поїздів, вагонна, локомотивна, фінансова та інші служби залізниць. Самостійних підрозділів по пасажирських перевезеннях практично не існувало.

Рис. 3.3. Схема організаційних змін вітчизняних залізниць

Передумовою створення центрального пасажирського управління і пасажирських служб на залізницях¹ стало стійке збільшення пасажиропотоку (у середньому на 5-6 % щорічно) і питомої ваги пасажирських перевезень у приведеній продукції залізничного транспорту, що склала у 1936 р. 22,0 %. До кінця 50-х рр. до функцій пасажирських служб відносився контроль над дотриманням розкладу руху пасажирських поїздів, спостереження за роботою провідників пасажирських вагонів і пасажирських станцій. Прав по безпосередньому управлінню пасажирськими перевезеннями їм надано не було.

Однак значне зростання пасажирських перевезень вимагало більш досконалого управління, формування спеціальних організаційних структур. У 1962 р. Міністерством шляхів сполучення був затверджений новий штатний розклад, у відповідності до якого *функції пасажирських працівників розширилися*. До компетенції пасажирської служби почала відноситися організація роботи

пасажирських станцій і вокзалів, організація і контроль над перевезенням пасажирів. Однак питання управління пасажирським рухомим складом (пасажирськими вагонами, мотор-вагонним рухомим складом, дизель-поїздами, поїзними пасажирськими тепловозами й електровозами) залишалися прерогативою вагонної і локомотивної служб.

Спроба упорядкувати багатогалузеву систему управління пасажирськими перевезеннями вперше була почата в середині 80-х рр. У 1985 р. з вагонного господарства виділилися вагонні пасажирські депо, вагонні дільниці, пункти технічного обслуговування й інші *об'єкти, що відносяться до сфери пасажирських перевезень*. Однак задум галузевої спеціалізації не був доведений до кінця. Пасажирські служби як і раніше знаходилися в складі залізниць, і схема управління з чотирьох ланок часом перетворювалася в п'ятиланкову. Очевидні недоліки багатоланкової структури управління не дозволяли системі пасажирських перевезень одержати необхідний ефект. Пасажирські служби як і раніше не виконували функцій фінансово-економічного управління, але утворення цільних підприємств, які працюють на пасажирів, включення частини вагонного господарства до складу пасажирського, було безсумнівним досягненням того періоду.

На початку 90-х рр. у процесі трансформації загальної схеми управління залізничним транспортом України, центральним елементом якої було скорочення зайвих організаційних ланок і локалізація управлінських функцій, на базі пасажирських відділів відділень залізниць були *створені дирекції по обслуговуванню пасажирів*. Дирекції по обслуговуванню пасажирів об'єднали підрозділи вокзального профілю, лінійні квиткові каси, пасажирські вагонні депо і ділянки з резервами провідників, що стали виробничими цехами. Підприємства пасажирського господарства, розташовані у великих залізничних вузлах, як правило, в районі управління залізниць, перевели в пряме підпорядкування пасажирських служб. Таким чином, багато підрозділів, які працювали в безпосередньому контакті з пасажирів, об'єдналися в єдиний комплекс. При цьому керівництво пасажирськими перевезеннями почало здійснюватися пасажирськими службами або через регіональні пасажирські дирекції, або прямо. Дана структура управління не змінилася дотепер.

В даний час управління пасажирськими перевезеннями на залізницях України здійснюється за територіально-галузевим принципом. Територіально всі галузеві підрозділи, які беруть участь у процесі перевезення пасажирів, мають оперативне й економічне підпорядкування залізниці. Питання управління пасажирськими перевезеннями (формування фінансової й економічної політики, розробка нормативно-розпорядничих актів і т.п.) є прерогативою госпрозрахункових пасажирських служб і Головного пасажирського управління. В умовах централізації оперативних і фінансово-економічних функцій нерідко виявляється ефект "галузевого егоїзму", від якого страждає якість пасажирських перевезень. Серед найбільш істотних недоліків існуючої організаційно-правової схеми необхідно відзначити такі.

По-перше, *економічні ресурси не адекватні виконуваним функціям*. У віданні пасажирського господарства зосереджені три основних види діяльності:

- організація пасажирських перевезень;
- організація роботи вокзалів по обслуговуванню пасажирів;
- ремонт пасажирських вагонів.

Між тим в процесі перевезення пасажирів беруть участь не тільки підрозділи пасажирського господарства, але й структури транспортного і допоміжного секторів, вплив на які вимагає централізації рішень на рівні начальника залізниці. Крім того, нерідко функції по обслуговуванню пасажирів потрапляють у безпосередню залежність від рішень і дій, які приймаються іншими господарствами залізниці¹.

По-друге, *економічні процеси мають дорожнє підпорядкування*. Незважаючи на те, що фінансові потоки формуються на рівні підрозділів пасажирського господарства, рішення про їхнє використання, так само, як і про поліпшення складу економічних ресурсів, а також зміні обсягу пасажирських перевезень приймаються централізовано на рівні залізниці. Процес прийняття комерційних рішень має багатоланкову ієрархічну структуру, що нерідко стримує ініціативу трудового колективу.

По-третє, *відсутня централізована фінансово-економічна і технологічна підпорядкованість виробничо-господарських структур у рамках пасажирського комплексу*. Основним недоліком існуючої системи управління є те, що пасажирська служба не має прямого впливу на ряд великих пасажирських підприємств. Між тим транспортне обслуговування пасажирів повинне являти собою замкнутий технологічний цикл - від придбання послуги до прибуття пасажирів в пункт призначення. Тому з прямого впливу центрального органа управління не повинні випадати окремі ланки цього ланцюга (вокзали з великим обсягом відправлення пасажирів - лінійні квиткові каси - ОДБ (об'єднане дорожнє бюро по розподілу квитків) - оперативний відділ пасажирської служби - пункти технічного обслуговування і резерви провідників - пасажирські вагонні депо).

Таким чином, об'єктивний характер функціонального відокремлення елементів у системі пасажирських залізничних перевезень підтверджують не тільки закономірності фінансово-економічного розвитку господарських структур, але й вітчизняна та закордонна практика управління пасажирськими перевезеннями. Як в Україні, так і за кордоном спостерігається поетапне відокремлення спеціальних структур: спочатку в організаційно-правовій сфері, потім у фінансово-економічній. При цьому Україна завершує перший етап перетворень. Залишається один крок - надати існуючій структурі управління пасажирськими перевезеннями права самостійного суб'єкта господарювання і закріпити їх юридично.

При створенні інституційної структури пасажирського комплексу недоцільно вводити нову схему органів управління, виходячи з того, що остання була історично сформована моделлю керованої системи. Однак усунути вищевідзначені недоліки організаційної схеми необхідно.

Насамперед варто закріпити пряме підпорядкування великих виробничо-господарських структур (вагонних депо, вагонних дільниць, пасажирських

станцій і вокзалів) пасажирській службі. Далі передбачається створення дорожнього ОДБ і підприємства по перевезенню пасажирів у приміському сполученні.

Зазначені зміни дозволять наблизити структуру управління пасажирським комплексом в Україні до моделі, яка діє на залізницях країн Західної Європи.

3.2. Фінансування пасажирських перевезень в умовах комерціалізації і реструктуризації залізничного транспорту

Як свідчать теоретичні і практичні дослідження, відокремлення пасажирського комплексу не може бути результатом тільки організаційних змін. Необхідна якісно нова система фінансово-економічного забезпечення, яка повинна відповідати галузевому самоврядуванню, а також враховувати специфіку пасажирських залізничних перевезень і сучасні умови господарювання.

В процесі дослідження структурно-функціональних зв'язків виявлено, що використання ринкових організаційно-економічних регуляторів у системі пасажирських залізничних перевезень можливо у випадку трансформації процесу формування і розподілу фінансових ресурсів. Виникає об'єктивна необхідність в удосконаленні механізму одержання доходів. А так як доходи від перевезень залежать насамперед від рівня і структури тарифів, задача зводиться до моделювання тарифів на пасажирські залізничні перевезення, вибору методології їхньої побудови.

Специфіка побудови і функціонування системи пасажирських залізничних перевезень (спеціалізація структурних підрозділів за функціональним призначенням, взаємодоповнюваність продукції операційних і спеціальних ланок і т.п.) визначає принципи формування загального тарифу (рис. 3.4).

Рис. 3.4. Схема принципів побудови загального тарифу

По-перше, необхідність використання *функціонального підходу* до побудови загального тарифу. Тому що в процесі перевезення беруть участь різні спеціалізовані ланки залізниць, при цьому структурні підрозділи пасажирського господарства виконують двояку функцію (з одного боку, беруть участь у виробництві основної послуги, з іншого - забезпечують доступ клієнтів до перевезення і додаткове обслуговування пасажирів), основний тариф варто підрозділяти на три складові. Відповідно до діючої термінології виділений базовий тариф, що включає два основних компоненти – квиток і плацкарту, а також комісійний збір.

Квиток призначений для покриття експлуатаційних витрат операційних ланок і при перевезеннях у прямому сполученні повинен розподілятися між залізницями - учасниками.

Існує три базових варіанти *розподілу доходів від пасажирських перевезень* між основними територіально-галузевими утвореннями залізничного транспорту: *пропорційно* виконаній роботі в межах залізниць, що беруть участь у процесі перевезення (пасажиро-кілометри); по *фіксованих розрахункових цінах*, що визначаються витратним методом, за обсяг експлуатаційної роботи, виконаної у межах окремих залізниць (пасажиро-кілометри); кожна залізниця встановлює свій *тариф* на перевезення пасажирів [148, с. 25].

В даний час на залізничному транспорті України використовується перший із трьох варіантів. Не дивлячись на те, що в ньому не враховується рівень експлуатаційних витрат на окремих залізничних ділянках, він є найбільш прийнятним. Даний методологічний підхід дозволяє виключити вплив витратного фактора, уніфікувати і спростити систему розрахунків між учасниками, уникнути монопольних тенденцій при встановленні цін на транспортні послуги окремих залізниць.

Плацкарта направляється на фінансування операцій по формуванню і підготовці в рейс пасажирських поїздів, обслуговуванню вагонів у шляху проходження, тобто на фінансування основних функцій спеціальних ланок залізниці. Сума доходів, отриманих у частині плацкарти, незалежно від місця формування, повинна передаватися галузевим підрозділам, які виконують ці функції.

Комісійний збір дозволяє забезпечити доступ до транспортних комунікацій і додаткове обслуговування пасажирів у процесі придбання послуги відповідно до поставлених вимог. Його повинні одержувати спеціалізовані ланки, які здійснюють зазначені операції. Для даного елемента характерний збіг одержувача і реального власника коштів.

По-друге, потреба у *відособленому* визначенні кожного з трьох елементів основного тарифу. Можливість реалізації комерційного розрахунку визначається не тільки номінальною наявністю необхідних фінансових ресурсів, але й умовами їхнього формування й одержання. За кожною зі спеціалізованих ланок повинно бути закріплене *право самостійно визначати величину плати за виконувани роботи*. Виходячи з призначення кожного компонента, право на визначення квитка повинно належати операційним ланкам, плацкарти і комісійного збору - спеціальним ланкам, які здійснюють відповідні операції.

Існує кілька варіантів побудови *базового тарифу* (табл. 3.1). Кожний з них адаптований до організаційних і технологічних особливостей функціонування системи пасажирських залізничних перевезень в Україні.

Відомий фахівець в галузі управління пасажирськими залізничними перевезеннями В. Белозеров у дисертації, присвяченій формуванню економічного механізму, пропонує при визначенні базового тарифу використовувати *ринкові методи* ціноутворення (*I варіант*). Під оптимальною стратегією економічного управління він розуміє розрахунок такого вектора цін (тарифів) на транспортні послуги по перевезенню пасажирів, який з урахуванням сформованої динаміки співвідношення попиту та пропозиції здатний залучити пасажиропотік, який забезпечить максимальний прибуток (доход) [12, с. 22].

Між тим даний підхід не враховує всіх організаційно-економічних і технологічних аспектів. В чистому вигляді він застосовний тільки у випадку спеціалізації залізниць на перевезенні пасажирів, як, наприклад, для Пасажирської компанії Amtrak (США), яка має у своєму розпорядженні рухомий склад (вагони, локомотиви) та інфраструктуру і, отже, не потребує істотного перерозподілу фінансово-економічних потоків усередині системи пасажирських перевезень.

В умовах, що історично склалися в Україні, необхідно враховувати спеціалізацію галузевих структур по функціональному призначенню. Однак загальний підхід відповідає сучасним вимогам здійснення виробничо-господарської діяльності і повинен бути використаний у механізмі фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями.

Таблиця 3.1

Варіанти формування базового тарифу

| Варіант | I | II | III | IV | V |
|----------------------|---|--|--|---|--|
| Ведуча організація | Залізниця по перевезенню пасажирів | Залізниця | Спеціальні ланки (пасажирське господарство) | | Операційні ланки в особі залізниці |
| Організаційний вплив | - | - | Розміщення замовлення на послуги операційних ланок (придбання "нитки" ГРП) | | Розміщення замовлення на початкову операцію |
| Методологія | <i>Ринкові методи формування базового тарифу з урахуванням державного регулювання</i> | <i>Витратний метод формування рівня кожного компонента і базового тарифу з урахуванням державного регулювання всіх складових</i> | <i>Ринкові методи формування базового тарифу з урахуванням державного регулювання. Витратний метод обґрунтування плати за послуги операційних ланок</i> | <i>Ринкові методи формування базового тарифу з урахуванням державного регулювання. Витратний метод обґрунтування вартості роботи спеціальних ланок</i> | <i>Ринкові методи формування базового тарифу з урахуванням державного регулювання. Витратний метод і метод тендерного ціноутворення при обґрунтуванні плати за послуги спеціальних ланок</i> |
| Облікова функція | Труднощі при виробленні стратегії ціноутворення | На 1-му етапі База для компонентів, які визначаються витратним методом, є похідна величина – результат перерозподілу експлуатаційних витрат між однорідними функціями, виконуваними в процесі перевезення вантажів і пасажирів | | На 1-му етапі База для компонентів, обумовлених витратним методом первинна і являє собою частину витрат спеціальних ланок по перевезенню пасажирів (пасажирського господарства) | |
| | | На 2-му етапі Простота розрахунку базового тарифу – сума компонент | На 2-му етапі Труднощі при виробленні стратегії ціноутворення | На 2-му етапі Труднощі при виробленні стратегії ціноутворення. Простота розрахунку квитка, однак можливе його суб'єктивне заниження | На 2-му етапі Труднощі при виробленні стратегії ціноутворення |
| Розподільна функція | Отриманий тариф цілком належить залізниці | Передбачає відособлене формування доходів від пасажирських перевезень у спеціальних і операційних ланках | | | |
| Стимулююча функція | Регулюванню з боку держави підлягає рівень базового тарифу. | У результаті обмеження рівня базового тарифу з боку держави й в | Регулюванню з боку держави підлягає рівень базового тарифу. Розмір плати за рухому (III варіант) чи початкову (IV, V варіант) операції встановлюється на рівні спеціалізованих ланок. Тобто обмежується тільки | | |

| | | | |
|--|---|---|--|
| | Однак прибутковість пасажирських перевезень залежить винятково від зусиль залізниці | умовах відсутності пріоритету компонент ставки квитка і плацкарти установлюються свідомо нижче собівартості | один із двох компонентів (плацкарта в III варіанті і квиток у IV, V варіантах) |
|--|---|---|--|

Л. Мазо й А. Малишевим розроблена методика побудови базового тарифу, яка дозволяє частково вирішити цю проблему шляхом виділення двох основних компонентів - плацкарти і квитка (**II варіант**). Обидві складові, відповідно до методики, формуються *витратним методом* - у залежності від собівартості відповідних технологічних функцій.

За рахунок плацкарти покривається велика частина витрат пасажирського господарства (по маневровій роботі на пасажирських станціях, по екіпіруванню, обслуговуванню (у тому числі в поїздах) і ремонту пасажирських вагонів, їхньої амортизації). Квиток призначений для покриття інших експлуатаційних витрат залізниці [95, с. 2]. Відповідно до даної методики обґрунтування плацкарти і квитка являє собою трудомістку процедуру, тому що припускає попередній розподіл експлуатаційних витрат залізниці між початковою і рухомою операціями, і тільки після цього між компонентами тарифу.

Інакше проблему оптимального розподілу тарифу між операційними і спеціальними ланками пропонують вирішити західні фахівці. Ґрунтуючись на практичному досвіді функціонування системи пасажирських залізничних перевезень в умовах ринкової економіки, Європейським банком реконструкції і розвитку (EBRD) разом з Агентством торгівлі і розвитку США (TDAUS) розроблена "Стратегія комерціалізації Укрзалізниці", заснована на корпоративізації залізничного транспорту, відокремленні галузевих структур, які забезпечують перевезення вантажів і пасажирів, від інфраструктури [153, с. 32].

При цьому ведуча роль віддається спеціальним ланкам. Вони формують тарифну політику (з використанням *ринкових методів* ціноутворення) і отримують доступ на залізничну мережу загального користування. У зв'язку з цим виникає необхідність в обґрунтуванні плати за послуги операційних ланок. В Україні це означає визначення плати за переміщення пасажирів.

Для рішення цієї задачі (обґрунтування квитка) можна скористатися двома підходами: методикою Л. Мазо й А. Малишева, тобто ґрунтуватися на собівартості функцій операційних ланок; чи визначати плату за рухому операцію за залишковим принципом - як різницю між тарифом і вартістю функцій ланок (плацкартою).

Перший підхід (**III варіант**) має раніше відзначений недолік, а саме: необхідність розподілу експлуатаційних витрат операційних ланок (між однорідними функціями, які виконуються для різних видів перевезень - вантажних і пасажирських) при обґрунтуванні (*витратним методом*) величини квитка.

Другий підхід (*IV варіант*) надає можливість для зловживань. Так, величина тарифу може бути занижена для збільшення пасажирообороту, а рівень доходів спеціальних галузевих структур - плацкарти, визначеної *витратним методом*, навпаки, завищений. В результаті існує імовірність виникнення ситуації, коли суми коштів, що залишилися, буде недостатньо для покриття експлуатаційних витрат операційних ланок. Буде потрібно додаткове зовнішнє фінансування - або за рахунок прибутку від вантажних перевезень, або за рахунок коштів державного і місцевого бюджетів, розмір якого через вплив суб'єктивних факторів буде надмірним.

На формальному рівні кожний з варіантів можна подати таким чином:

$$p_1(t) = \begin{cases} \text{I: -;} \\ \text{II: } p_1(t | , e_{p_1}); \\ \text{III: } T(t) - b(t | , e_b); \\ \text{IV: } p_1(t | , e_{p_1}), \end{cases} \quad b(t) = \begin{cases} \text{I: -;} \\ \text{II: } b(t | , e_b); \\ \text{III: } b(t | , e_b); \\ \text{IV: } T(t) - p_1(t | , e_{p_1}), \end{cases} \quad (3.1)$$

де t - індекс, який визначає період часу; p_1 - плацкарта; b - квиток; e_{p_1} , e_b - експлуатаційні витрати відповідно в частині плацкарти і квитка; T - базовий тариф.

Структурно-логічна схема формування і розподілу базового тарифу по варіантах зображена на рис. 3.5. Напрямок стрілок вказує на функціональну залежність окремих елементів.

На підставі системного підходу, з урахуванням раціонального в кожному з варіантів, розроблений альтернативний механізм формування тарифної політики в системі пасажирських залізничних перевезень (*V варіант*), методологія якого визначається функціями спеціалізованих ланок.

Рис. 3.5. Узагальнена структурно-логічна схема формування базового тарифу
Структурно-логічна схема утворення базового тарифу ідентична IV варіанту
. Загальна величина тарифу (плата за перевезення, $M(t, \bullet)$) визначається з

використанням ринкових методів ціноутворення [13].

Витратний метод застосовується на початкових етапах при розрахунку плацкарти і комісійних зборів, тому що вартість функцій спеціальних ланок (по виробництву проміжної транспортної продукції - основного і додаткового обслуговування пасажирів) можна чітко обґрунтувати.

$$pl(t) = \{t \mid, e_{pl}\}; \quad (3.2)$$

$$ks(t) = \{t \mid, e_{ks}\}; \quad (3.3)$$

$$T(t) = \{t \mid, M, ks\}, \quad (3.4)$$

де t - індекс, який визначає період часу; pl - плацкарта; ks - комісійні збори; e_{pl} і e_{ks} - експлуатаційні витрати відповідно в частині плацкарти і комісійних зборів; T - базовий тариф.

Квиткова частина ($b(t)$, 3.5) являє собою різницю між базовим тарифом і суміжним компонентом.

$$b(t) = \{t \mid, T, pl\}. \quad (3.5)$$

Однак змінюється методологічний підхід. Ведучою організаційною ланкою стають операційні структури, по суті, самі залізниці. Саме вони мають право формувати тарифну політику і самостійно розпоряджатися отриманими фінансовими ресурсами. Фінансово-економічні взаємовідносини між спеціалізованими ланками формуються на контрактній основі шляхом надання залізницями права на обслуговування маршрутів підрозділам пасажирського комплексу.

Запропонований методологічний підхід до формування базового тарифу має ряд позитивних властивостей.

По-перше, при обґрунтуванні плати за послуги спеціальних ланок (пасажирського господарства) **вплив суб'єктивних факторів зводиться до мінімуму**. Зокрема пом'якшується прояв недоліків діючої методики калькуляції собівартості і розподілу експлуатаційних витрат по видах перевезень.

По-друге, у процесі формування квиткової частини (доходів операційних ланок залізниці) **використовуються ринкові методи ціноутворення**, що відповідає новим умовам господарювання.

По-третє, **найбільш істотно виявляється мотиваційний ефект**. З одного боку, в результаті дії стимулюючої функції базового тарифу, з іншого - у зв'язку з можливістю формування конкурентного середовища усередині системи пасажирських перевезень. Останнє пов'язано з тим, що функції по формуванню і підготовці в рейс пасажирського поїзда, а також по забезпеченню транспортного обслуговування пасажирів в шляху проходження можуть бути виконані будь-яким спеціальним підрозділом мережі залізниць, розташованим по маршруту. Зазначена технологічна особливість надає можливість конкурсного добору виробників початкової операції і встановлення плати за неї в процесі закритих

торгів - *методом тендерного ціноутворення*. Так, замовлення на формування поїзда № 63/64, що забезпечує перевезення пасажирів між містами Харків і Київ, може бути розміщене у ВЧ-1 Південної залізниці й у ВЧ-1 Південно-Західної залізниці.

По-четверте, спеціалізованим ланкам *надаються власні джерела фінансових ресурсів*, що дозволяє уникнути протиріч між принципами відання виробничо-господарської діяльності і механізмом їх реалізації. Адміністративний підхід до управління економічними процесами, який припускає плановий перерозподіл ресурсів усередині системи пасажирських залізничних перевезень без урахування комерційних інтересів виробничих структур, грубо порушує формальні умови господарювання структурних підрозділів. Закріплення за спеціалізованими ланками власних джерел фінансових ресурсів є номінальною передумовою розвитку ринкових процесів на залізницях України.

По-п'яте, *при обґрунтуванні обсягів бюджетного фінансування практично не враховується собівартість перевезення*. Величина бюджетних асигнувань визначається насамперед базовим тарифом і плацкартою. Базовий тариф формується під впливом ринкових факторів. Обґрунтування плацкарти являє собою нескладну процедуру, що мало залежить від нормативних проявів механізму фінансово-економічного управління перевезенням пасажирів на мікрорівні. Крім того, можливе застосування елементів ринкового ціноутворення. Вплив витратних факторів на величину компенсації мінімальний і виявляється через вартість функцій операційних і спеціальних ланок залізниці непрямым чином.

Відповідно до даного підходу розроблена методика формування базового тарифу (дод. В).

Для того щоб забезпечити чіткість і визначеність фінансово-економічних взаємовідносин між спеціалізованими ланками залізниць трохи змінена система розподілу витрат між окремими компонентами основного тарифу (рис. 3.6).

Рис. 3.6. Змінена схема розподілу експлуатаційних витрат між компонентами загального тарифу

Тобто використано такі припущення:

–з базового тарифу усунута частина витрат спеціальних ланок (пасажирського господарства), що фінансуються за рахунок квитка, а саме вартість операцій з продажу транспортних послуг (ст. 1), поточного та капітального ремонту, обслуговування будинків, споруд, устаткування та інвентарю пасажирських вокзалів (частина ст. 5, 6, 8). Зазначені витрати виникають у процесі додаткового обслуговування пасажирів до і після перевезення, однак, тяжіють до факту придбання транспортної послуги. Тому їх слід або покривати за рахунок окремого компонента загального тарифу, або включати в комісійний збір;

–витрати по прийманню і відправленню поїздів на пасажирських станціях (ст. 4), а також поточному і капітальному ремонту, обслуговуванню будинків, споруд, устаткування й інвентарю пасажирських станцій та інших об'єктів пасажирського господарства (частина ст. 5, 6, 8) виключені з квиткової частини доходів і віднесені в рахунок плацкарти.

Таким чином, трансформована структура експлуатаційних витрат у залежності від джерела фінансування (рис. 3.7, рис. 3.8, табл. 3.2).

Рис. 3.7. Діаграма загальної структури експлуатаційних витрат залежно від джерела фінансування, %

Таблиця 3.3

Структура експлуатаційних витрат залежно від джерела фінансування (Південно-Західна залізниця, 2000 р.)

| Джерела фінансування | Умови | | Експлуатаційні витрати | | |
|----------------------|---------------------------------|--------------|------------------------|---------------------------|-----------|
| | | | всього | в т.ч. за видам сполучень | |
| | | | | пряме та місцеве | приміське |
| Квиток | Базові | тис. грн. | 270292 | 174164 | 96128 |
| | | в % до разом | 60,00 | 49,97 | 94,30 |
| | Прийняті відповідно до методики | тис. грн. | 255192 | 167262 | 87930 |
| | | в % до разом | 56,65 | 47,98 | 86,26 |
| Плацкарта | Базові | тис. грн. | 180221 | 174408 | 5813 |
| | | в % до разом | 40,00 | 50,03 | 5,70 |
| | Прийняті відповідно до методики | тис. грн. | 188588 | 179546 | 9042 |
| | | в % до разом | 41,86 | 51,51 | 8,87 |
| Комісійний збір | Базові | тис. грн. | - | - | - |
| | | в % до разом | - | - | - |
| | Прийняті відповідно до методики | тис. грн. | 6733 | 1764 | 4969 |
| | | в % до разом | 1,49 | 0,51 | 4,87 |
| Разом, тис. грн. | | | 450513 | 348572 | 101941 |

Рис. 3.8. Діаграми структури експлуатаційних витрат за видами сполучення, %

Надалі зміна буде більш істотною. В результаті відокремлення деяких функцій транспортного сектора операційних ланок, які, як показало дослідження структурно-функціональних зв'язків, тяжіють до спеціалізації на перевезенні пасажирів (реструктуризації локомотивного господарства, виділення структурних підрозділів електричної і дизельної тяги, що виконують тільки пасажирську роботу й ін.), скоротиться частка експлуатаційних витрат, які покриваються за рахунок квитка, і відповідно збільшиться питома вага витрат, які фінансуються за рахунок плацкарти.

Відповідно до запропонованої методики був виконаний розрахунок загального тарифу і його окремих компонентів (табл. 3.3).

Загальний тариф, що відповідає діючому рівню цін на пасажирські перевезення по залізницях України, розрахований як добуток дохідної ставки і середньої дальності поїздки залізницею. Рентабельність функцій пасажирського комплексу дорівнює нулю.

Загальний тариф розрахований на підставі середньої вартості 10 пас-км по видах сполучення в Україні, помноженої на середню дальність поїздки на Південно-Західній залізниці. Середня вартість 10 пас-км у свою чергу являє собою співвідношення платних послуг пасажирського транспорту у фактичних цінах (без ПДВ) і пасажирообороту. З обох показників виключені дані по залізничному транспорту. Рентабельність функцій пасажирського комплексу прийнята на рівні 6,83 % у прямому і місцевому сполученні і 1,23 % у приміському, що відповідає співвідношенню середньої вартості 10 пас-км і собівартості залізничних пасажирських перевезень за мінусом 1.

Як свідчать отримані результати, при збереженні діючого рівня цін на пасажирські залізничні перевезення і беззбитковій роботі пасажирського комплексу експлуатаційні витрати операційних ланок Південно-Західної залізниці можуть бути покриті дещо менше, ніж на третину в прямому і місцевому

сполученні і на 11,43 % - у приміському сполученні. У випадку підвищення рівня загального тарифу до середньої вартості пасажирських перевезень, виконуваних іншими вида-

Таблиця 3.3

Середній рівень загального тарифу та його компонентів

| Показник | | Умовна позначка | Вид сполучення | | | |
|--|--------------------------|----------------------|--|--|--|--|
| | | | пряме і місцеве | | приміське | |
| | | | загальний тариф відповідає діючому рівню | загальний тариф відповідає середньому рівню цін на транспортні послуги | загальний тариф відповідає діючому рівню | загальний тариф відповідає середньому рівню цін на транспортні послуги |
| Загальний тариф, грн. | | M (t) | 11,31 | 16,57 | 0,19 | 0,82 |
| Комісійний збір | грн. | ks (t) | 0,15 | 0,16 | 0,04 | 0,04 |
| | в % до загального тарифу | | 1,33 | 0,97 | 21,05 | 4,88 |
| Плацкарта | грн. | pl (t) | 9,35 | 9,99 | 0,07 | 0,07 |
| | в % до загального тарифу | | 82,67 | 60,29 | 36,84 | 8,54 |
| Квиток | грн. | b (t) | 1,81 | 6,42 | 0,08 | 0,71 |
| | в % до загального тарифу | | 16,00 | 38,74 | 42,11 | 86,59 |
| Покриття експлуатаційних витрат в структурі, % | комісійних зборів | ks / e _{ks} | 100,0 | 106,67 | 100,0 | 101,77 |
| | плацкарти | pl / e _{pl} | 100,0 | 106,84 | 100,0 | 100,52 |
| | квитка | b / e _b | 30,12 | 106,82 | 11,43 | 101,43 |

ми транспорту (насамперед при перевезеннях у межах приміських зон), пасажирська робота спеціалізованих ланок залізниці стає прибутковою (рис. 3.9).

Рентабельність у прямому і місцевому сполученні досягає майже семи відсотків, у приміському - перевищує один відсоток.

Таким чином, аналіз структурно-функціональних зв'язків і висновки, отримані в процесі моделювання основних елементів фінансово-економічного механізму, свідчать про необхідність і об'єктивні можливості синхронізації грошових потоків насамперед у рамках пасажирського комплексу.

Рис. 3.9. Діаграми структури тарифу, %
3.3. Узгодження фінансово-економічних і соціально-політичних цілей в управлінні пасажирськими залізничними перевезеннями

Споживання пасажирських залізничних перевезень приносить задоволення усьому суспільству, обумовлюючи виникнення побічних вигод чи вигод переливу. Тому чи буде справедливо покладати на плечі споживачів усю масу коштів, що витрачаються в процесі організації пасажирських залізничних перевезень? Справедливо вважати, що спрямована на здобування прибутку діяльність виробників забезпечує ефективний з погляду суспільства розподіл ресурсів, коли граничні витрати містять у собі усі витрати, які породжує виробництво, а ціна продукту в точності відбиває усі вигоди, які одержує від нього суспільство [91, т.1, с. 92].

Раніше згадувалося, що в умовах ринкового підходу до побудови механізму фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями світова практика випробувала різні спеціальні економіко-правові регулятори. В процесі генетичного аналізу був виділений стратегічний напрямок розвитку базових технологій, які забезпечують досягнення ефекту розподілу, що у цілому зводиться до їхньої індивідуалізації (від прямого дотування пасажирських залізничних перевезень до виділення цільових субсидій по транспортних послугах соціальної значимості чи на утримання інфраструктури залізниць, а потім до бюджетного фінансування контрактів, укладених за результатами конкурсу).

Тим часом варто розрізнити транспортну і соціальну політику держави (рис. 3.10).

Транспортна політика означає регулювання економічних процесів усередині транспортної системи країни, контролює або впливає на економічні процеси у сфері транспортних комунікацій. **Соціальна політика** зводиться до соціального захисту і матеріального забезпечення окремих шарів населення, доходи яких не відповідають вартості товарів і послуг, необхідних для задоволення мінімальних потреб. Через фінансово-економічну кризу чи з інших незалежних від них причин деякі громадяни не мають достатніх для самозабезпечення доходів і вимагають підтримки з боку держави.

Рис. 3.10. Схема державного регулювання системи пасажирських залізничних перевезень

В даний час транспортна політика країн Західної Європи спрямована на підтримку залізничного транспорту. Про це свідчать положення Директиви 91/440 ЄЕС "Про розвиток залізниць у Європейському співтоваристві" і Білої книги ЄС з

залізничного транспорту [9, 130], прийняті з метою забезпечення ефективності і конкурентноздатності залізничного транспорту серед інших видів транспорту. У статтях Директиви, прийнятої Радою Європейського співтовариства 29 липня 1991 р., враховується "те, що підвищення рівня інтеграції залізничного транспорту в Європейському співтоваристві необхідно для внутрішнього ринку і, що залізничний транспорт є життєво важливим елементом транспортного сектора в Європейському співтоваристві" [130, с. 1].

Одним з основних напрямків політики Європейського союзу в галузі транспорту є "відновлення фінансового благополуччя залізниць шляхом перетворення їх у комерційні підприємства і відкриття мереж для конкуренції" [9, с. 3]. У Білій книзі, підготовленій комісією ЄС по транспорту і виданій 30 липня 1996 р., докладно описані заходи, які можуть вивести залізниці Європи зі стану спаду. Серед них:

- фінансова санація залізниць і списання боргів (відповідальність за борги, успадковані з минулого, покладається на державу);

- відмовлення від державного дотування експлуатаційної діяльності за винятком витрат по експлуатації суспільного транспорту і соціально орієнтованих витрат;

- державне фінансування капіталовкладень в інфраструктуру (повне чи на паритетних засадах із приватним сектором);

- реструктуризація, універсализація залізниць (технічна гармонізація з метою полегшення міжнародних повідомлень) та інші заходи.

В процесі моделювання фінансово-економічного механізму виявлено, що об'єктом політичного регулювання повинні стати економічні процеси операційних ланок. В умовах функціонального поділу залізниць це означає фінансову підтримку комплексу залізничної інфраструктури. Регулюючи квиткову частину тарифу, держава впливає на загальну вартість проїзду пасажира, розширює (при зниженні цін на послуги залізниць) чи навпаки скорочує (при вільному ціноутворенні) обсяги споживання пасажирських перевезень.

Як інструмент державного регулювання економічних процесів у галузі й обґрунтування розміру бюджетного субсидування пропонується використовувати концепцію паритету [91, т.2, с. 300]. **Концепція паритету** припускає, що співвідношення квиткової частини тарифу (цін на послуги операційних ланок) і цін на економічні ресурси (p_{erb}), що споживає залізниця в процесі виконання перевезення (**індекс паритету** (I_p , 3.6)), повинно залишатися постійним.

$$I_p = b / p_{erb}, I_p = \text{const.} \quad (3.6)$$

Зміна індексу паритету, його прагнення до своїх критичних значень ($0, \geq 1$) є наслідком транспортної політики держави. Його мінімум свідчить про зниження вартості функцій операційних ланок і підвищення державної участі у фінансуванні залізничної інфраструктури. Ріст і надалі перевищення одиниці вказує на обмеження державного втручання, лібералізацію цін на транспортні послуги, розширення фінансово-економічної самостійності залізниць.

Механізм державного регулювання економічних процесів у галузі, заснований на концепції паритету, охоплює кілька етапів. На першому етапі обґрунтовується зміна вартості функцій залізниці по перевезенню пасажирів - динаміка цін на економічні ресурси. На другому етапі моделюється середній рівень квиткового компонента тарифу (рис. 3.11).

У нових умовах господарювання критерієм, який визначає нижню границю цін, є окупність експлуатаційних витрат. Нестабільна фінансово-економічна сфера додає даному критерію динамічний характер. Оцінити ймовірність зміни собівартості функцій залізничної інфраструктури можна за допомогою агрегатного індексу цін на економічні ресурси (I_{er} , 3.7).

$$I_{er} = \sum_{j=1}^n \eta_j \cdot (I_j(t)), \quad (3.7)$$

Рис. 3.11. Модель паритетних цін
де j - вид економічних ресурсів (у розрахунках використана класифікація експлуатаційних витрат по елементах), $j=1,n$; η_j - питома вага витрат на j -й вид

економічних ресурсів у собівартості пасажирських залізничних перевезень; $I_j(t)$ - індекс цін на j -й вид економічних ресурсів за прогнозом.

Апроксимація емпіричних значень індивідуальних індексів цін на економічні ресурси, розрахованих у середньому по Україні за період 1991-1999 рр. (за базу прийнятий 1990 р.), дозволяє виконати прогноз зміни собівартості послуг залізничної інфраструктури (табл. 3.4, рис. 3.12).

Як свідчать результати розрахунків, у 2000 р. найбільш динамічними повинні бути ціни на трудові ресурси ($I_1(t) = 1,291$), електроенергію ($I_4(t) = 1,358$) і вартість капіталу ($I_4(t) = 1,712$). З високим ступенем імовірності (коефіцієнт кореляції агрегатного індексу цін на економічні ресурси досягає 0,9304) можна стверджувати, що до кінця 2000 р. за інших рівних умов собівартість функцій залізничної інфраструктури (10 пас-км) зросте на 134,3 %¹.

Однак I_{er} вимагає уточнення, якщо змінюються економіко-правові регулятори i , отже, ціни на економічні ресурси. Серед основних причин уточнення агрегатного індексу цін слід відзначити зміну загальнодержавної паливно-енергетичної політики, політики у сфері праці і заробітної плати, порядку нарахування амортизації, перегляд механізму формування цільових фондів, податкової системи, зокрема тих обов'язкових платежів, джерелом сплати яких є собівартість продукції (товарів, робіт і послуг) і т.п. Кожне уточнення підлягає самостійному розгорнутому економічному обґрунтуванню.

Оцінивши ймовірність зміни кон'юнктури ринку на фінансові та економічні ресурси i , отже, структури і рівня собівартості функцій операційних ланок, слід визначити середню величину квиткової частини пасажирських тарифів.

Таблиця 3.4

Прогноз агрегатного індексу цін на економічні ресурси

| Економічні ресурси | Структура собівартості і базисного року ¹ | Рівняння регресії | Коефіцієнт кореляції | Індекс цін (прогноз) | |
|--|--|---------------------------------------|----------------------|----------------------|------------|
| | | | | базисний | ланцюговий |
| j | η_j | I_j | R | $I_j(t)$ | |
| Праця | 0,371 | $I_1 = 801,18t^2 + 7556t - 18021$ | 0,9328 | 137657 | 1,291 |
| Паливо | 0,091 | $I_2 = 6398,9t^2 + 68442t - 132142$ | 0,9583 | 1192168 | 1,164 |
| Електроенергія | 0,061 | $I_3 = 6245,5t^2 + 21523t - 68347$ | 0,9255 | 771433 | 1,358 |
| Матеріали | 0,050 | $I_4 = 991,63t^2 + 52953t - 95128$ | 0,9458 | 533565 | 1,192 |
| Основні засоби | 0,322 | $I_5 = 587,26t^2 + 37133t - 82177$ | 0,7204 | 347879 | 1,712 |
| Інші ресурси | 0,105 | $I_6 = -861,62t^2 + 27471t - 46631$ | 0,8617 | 141917 | 1,155 |
| Агрегатний індекс цін на економічні ресурси, % | 1,0 | $I_{er} = 1408,7t^2 + 27833t - 58994$ | 0,9304 | 360206 | 1,343 |

У процесі моделювання квитка необхідно враховувати такі обмеження:

–окупність експлуатаційних витрат. Сукупний дохід операційних ланок, отриманий від пасажирів у формі квитка і від держави у вигляді бюджетних асигнувань, повинен перевищувати собівартість відповідних операцій;

–рівень квитка повинен відбивати державну транспортну політику.

Підтримка галузі виявляється в низькому рівні квиткової частини пасажирських тарифів стосовно собівартості. Деретулювання системи пасажирських залізничних перевезень означає підвищення квитка до рівня, який забезпечує одержання залізницями позитивного фінансового результату чи економічного ефекту (суми фінансового результату й економії від масштабу виробництва);

–рівень бюджетних асигнувань повинен відповідати можливостям бюджетної системи держави. При моделюванні квитка необхідно враховувати реальний стан загальнодержавного, регіонального бюджету чи цільових фондів, за рахунок яких передбачається фінансувати роботу операційних ланок залізниць у процесі реалізації транспортної політики. Однак можливе використання альтернативних методів організації взаємовідносин транспортних підприємств і держави (податкові кредити, взаємозаліки і т.п.)

З урахуванням зазначених обмежень формалізована модель паритетних цін має такий вигляд:

$$pl(t) = \begin{cases} \text{I: } I_p \cdot I_b(t) / I_{er}(t) \geq 1; \\ \text{II: } I_p \cdot I_b(t) / I_{er}(t) + \alpha_{bf} \geq 1; \\ \text{III: } I_p \cdot I_b(t) / I_{er}(t) + \sum_{i=1}^n \varepsilon_{ig} / E_p + \alpha_{bf} \geq 1, \end{cases} \quad (2.8)$$

де $I_b(t)$ - індекс квитка за прогнозом t -го періоду; α_{bf} - частка бюджетних асигнувань; ε_{ig} - абсолютна економія від масштабів виробництва по i -й функції в системі вантажних перевезень (розглядається тільки в короткостроковому аспекті, тому що в процесі моделювання повне припинення перевезень пасажирів не допускається); E_p - експлуатаційні витрати операційних ланок.

У результаті побудови на координатній площині прямих індексів модель паритетних цін виглядає більш наочно (рис. 3.13).

Рис. 3.13. Графіки моделі паритетних цін

Нерівність I (*пасивна державна політика*) відповідає адміністративному підходу до регулювання економічних процесів, однак, допускає беззбиткове функціонування залізниць у системі пасажирських перевезень. Індекс квиткової частини тарифу залежить від агрегатного індексу цін на економічні ресурси, базового індексу паритету і ступеня державного втручання в роботу залізниць.

Нерівність II (*активна державна політика*) відбиває ступінь участі держави у фінансуванні функцій залізничної інфраструктури. При цьому учасниками фінансових взаємовідносин є три сторони - залізниці (одержувачі коштів), пасажирів і держава (платники за транспортні послуги).

Нерівність III (*помірна державна політика*) допускає покриття частини збитків залізниць від перевезення пасажирів за рахунок економії від масштабів виробництва в системі вантажних перевезень.

Розрахунки виконані по кожній нерівності (табл. 3.5, рис. 3.14). За базові прийняті умови, які відповідають методиці формування загального тарифу і діючому рівню цін на пасажирські перевезення по залізницях України.

Таблиця 3.5

Параметри моделі паритетних цін

| Показник | | Умовна позначка | Вид сполучення | | | | | |
|---|--------------------------|-------------------------------|------------------|--------|--------|-----------|--------|--------|
| | | | пряме та місцеве | | | приміське | | |
| | | | модуль | | | | | |
| | | | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| Експлуатаційні витрати в структурі квитка | базові, грн. | $e_b(t-1)$ | 5,97 | 5,97 | 5,97 | 0,69 | 0,69 | 0,69 |
| | агрегатний індекс цін, % | I_{er} | 1,343 | 1,343 | 1,343 | 1,343 | 1,343 | 1,343 |
| | прогноз, грн. | $e_b(t)$ | 8,02 | 8,02 | 8,02 | 0,93 | 0,93 | 0,93 |
| Квиток (базовий), грн. | | $b(t-1)$ | 1,81 | 1,81 | 1,81 | 0,08 | 0,08 | 0,08 |
| Індекс паритету (базовий) | | $I_p(t-1)$ | 0,3032 | 0,3032 | 0,3032 | 0,1159 | 0,1159 | 0,1159 |
| Економія від масштабів виробництва | абсолютна, грн. | $\Sigma \varepsilon_{ig}$ | - | - | 69764 | - | - | 49817 |
| | відносна | $\Sigma \varepsilon_{ig}/E_p$ | - | - | 0,417 | - | - | 0,567 |
| Квиток | індекс квитка | I_b | 4,43 | 0 | 0 | 11,63 | 0 | 0 |
| | прогноз, грн. | $b(t)$ | 8,02 | 1,81 | 1,81 | 0,93 | 0,08 | 0,08 |
| Частка бюджетних асигнувань | | α_{bf} | - | 0,774 | 0,357 | - | 0,914 | 0,347 |
| Індекс паритету (прогноз) | | $I_p(t)$ | 1,0 | 0,226 | 0,226 | 1,0 | 0,086 | 0,086 |

Рис. 3.14. Діаграми параметрів моделі паритетних цін за модулями

Як свідчать отримані результати, в умовах пасивної транспортної політики держави квиток повинен вирости в 3,38 разів у дальнім сполученні й у 8,85 разів у приміському сполученні. За рахунок цього середній рівень загального тарифу збільшується відповідно на 4,95 і 0,63 грн. У випадку, якщо квиток залишити на базовому рівні, будуть потрібні бюджетні асигнування як мінімум у розмірі 70,5 % у прямому і місцевому сполученнях і 88,7 % у приміському. Скоротити частку бюджетних асигнувань можна не більш, ніж до 28,8-32,0 %, інакше економічний ефект від пасажирських перевезень для залізниць буде негативним. Отже, виконання операцій у пасажирському русі не вигідне.

Об'єктивний характер даної методики визначається обґрунтуванням індексу паритету за допомогою методів економічного прогнозування. Це зменшує ступінь впливу суб'єктивних факторів, удосконалюючи діючий механізм визначення бюджетних асигнувань (у даний час одним із критеріїв для визначення обсягів бюджетного фінансування є собівартість пасажирських перевезень).

На сучасному етапі економічного розвитку особливе значення має соціальна політика держави. В Україні соціальні проблеми загострені внаслідок низького рівня добробуту населення. Значна частка громадян, доходи яких нижче

прожиткового мінімуму. Ситуація ускладнюється відсутністю в держави необхідних фінансових ресурсів.

У сфері транспортних комунікацій рішення проблем соціального розвитку носить односторонній характер. Залізничі зобов'язані безкоштовно перевозити десятки категорій населення в приміському сполученні і надавати 50-х процентні знижки (у ряді випадків знижки досягають 100 %) у прямому і місцевому сполученнях. Між тим правові норми фінансової відповідальності держави за організацію подібних перевезень носять рекомендаційний характер і практично не реалізуються. Бюджетні асигнування не покривають і двадцятої частини збитків залізниць, утворених в результаті транспортного обслуговування пільговиків.

Необхідно відзначити, що соціальна політика держави охоплює тільки індивідуальні блага, які мають властивість подільності і піддані дії принципу виключення. У системі пасажирських залізничних перевезень виробниками індивідуальних благ є спеціальні структури. Це означає, що в процесі реалізації соціальних заходів держава прямо чи побічно вступає у взаємодію з підрозділами пасажирського комплексу залізниць.

Світовою і вітчизняною практикою накопичений досить великий інструментарій для рішення соціальних проблем. Деякі методи регулювання носять нормативний характер (як у випадку з пасажирськими перевезеннями транспорту загального користування). Інші допускають економічну мотивацію суб'єктів господарювання. Серед інструментів реалізації соціальної політики, які забезпечують нормальне функціонування економіки пасажирських залізничних перевезень і її розвиток, варто виділити адресні субсидії споживачам (пасажирам), бюджетне субсидування пасажирського комплексу, державне (регіональне) транспортне обслуговування.

Адресні субсидії споживачам (пасажирам) являють собою цільові виплати населенню, призначені для фінансування конкретних витрат. Адресні субсидії надаються фізичним особам (чи родинам), які мають законодавчо визначений соціальний статус (наприклад, безробітний) і фінансово-економічне положення (рівень доходів, власність і т.п.).

В даний час подібний механізм одержав широке поширення в житлово-комунальному господарстві України. У залежності від житлових умов і середньомісячного сукупного доходу багатьом родинам надаються житлові субсидії, які компенсують частину вартості житлово-комунальних послуг.

Розвивається адресне субсидування і на транспорті. З 1999 р. вищі навчальні заклади централізовано придбають абонементи на проїзд міським транспортом загального користування. Студенти навчального закладу, які придбають проїзні документи, оплачують тільки 50 % їхньої вартості.

Адресне субсидування населення дозволяє більш чітко ідентифікувати реальні потреби малозабезпечених шарів населення в транспортних послугах у процесі реалізації соціальної політики.

Субсидії підприємствам пасажирського комплексу (виробникам) можливі, у випадку обслуговування збиткових, але суспільно необхідних транспортних маршрутів. При цьому необхідно використовувати досвід країн західної Європи, зокрема Швеції, Великобританії, які заснований на конкурсному відборі

виробника серед залізничних і автотранспортних підприємств [131, 134, 177].

Нарешті, коли побічні вигоди занадто великі, держава може взяти на себе **виконання пасажирських перевезень**, фінансуючи діяльність транспортних підприємств переважно за рахунок місцевих бюджетів на підставі кошторису доходів та витрат.

Дослідження проблем функціонування системи пасажирських залізничних перевезень в умовах ринкової трансформації економіки України показало, що обов'язкової державної участі вимагають приміські перевезення. Надзвичайно низька ефективність пасажирських перевезень, які здійснюються між великими промисловими центрами і їх приміськими зонами, обумовлена насамперед адміністративним підходом до регулювання економічних процесів. Соціальні пільги, які не компенсуються державою, а також низький (щодо автомобільного транспорту загального користування) рівень приміських тарифів істотно знижують інтерес залізниць до даної сфери діяльності.

Створення організаційних умов і мотиваційного механізму, який стимулює фінансово-економічну взаємодію між споживачами транспортних послуг (пасажирами), підприємствами пасажирського комплексу, операційними системами, центральними і регіональними державними органами, здатне активізувати процеси ринкових перетворень в системі пасажирських залізничних перевезень. Формування ринкової атмосфери одночасно на мікро-, мезо- і макроекономічному рівні забезпечить реальні можливості для досягнення стійкого і гармонічного розвитку системи пасажирських залізничних перевезень.

Висновки

1. Важливою ланкою фінансово-економічного механізму є його організаційно-правове забезпечення, яке створює номінальні умови для ефективного управління виробничо-господарськими процесами. Організаційні зміни визначаються логікою розвитку системи пасажирських залізничних перевезень і об'єктивних економічних законів, однак коректуються відповідно до нормативно-правового поля держави.

2. Об'єктивний характер функціонального відокремлення елементів у системі пасажирських залізничних перевезень підтверджують закономірності фінансово-економічного розвитку господарських структур, а також вітчизняна і закордонна практика управління пасажирськими перевезеннями. Спостерігається поетапне відособлення спеціальних структур: спочатку в організаційній сфері, потім у фінансово-економічній. Для завершення організаційно-правових перетворень в Україні необхідно надати існуючій структурі управління пасажирськими перевезеннями права самостійного суб'єкта господарювання та закріпити їх юридично.

3. При створенні інституціональної структури пасажирського комплексу недоцільно вводити нову схему органів управління, виходячи з того, що остання була історично сформована моделлю керованої системи.

4. Відокремлення пасажирського комплексу не може бути результатом тільки організаційних змін. Необхідна якісно нова система фінансово-економічного забезпечення, яка відповідає галузевому самоврядуванню, а також

враховує специфіку пасажирських залізничних перевезень і сучасні умови господарювання.

5. На підставі системного підходу розроблений механізм формування тарифної політики в системі пасажирських залізничних перевезень, методологія якого визначається функціями спеціалізованих ланок. В результаті відокремлення деяких функцій транспортного сектора операційних систем трансформована структура експлуатаційних витрат у залежності від джерела фінансування.

6. Аналіз структурно-функціональних зв'язків і висновки, отримані в процесі моделювання основних елементів фінансово-економічного механізму, свідчать про необхідність і об'єктивні можливості синхронізації грошових потоків, насамперед в рамках пасажирського комплексу.

7. Споживання пасажирських залізничних перевезень приносить задоволення як окремим індивідам, так і суспільству в цілому. Виникнення побічних вигод визначає істотну роль держави в управлінні пасажирськими перевезеннями. При цьому транспортна політика означає регулювання економічних процесів усередині транспортної системи, соціальна політика зводиться до забезпечення переміщення громадян, які мають низький рівень доходів.

8. В процесі моделювання фінансово-економічного механізму виявлено, що об'єктом політичного регулювання повинні стати економічні процеси операційних ланок. Як інструмент транспортної політики держави й обґрунтування розміру бюджетного субсидування пропонується використовувати концепцію паритету. Передбачається, що співвідношення квиткової частини тарифу і цін на економічні ресурси операційних ланок повинне залишатися постійним і залежати від ступеня державної участі у фінансуванні залізничної інфраструктури.

9. Серед інструментів реалізації соціальної політики, які забезпечують нормальне функціонування економіки пасажирських залізничних перевезень і її розвиток, необхідно виділити адресні субсидії споживачам (пасажирам), бюджетне субсидування пасажирського комплексу, державне (регіональне) транспортне обслуговування.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі теоретично узагальнено та розроблено практичні засади щодо вирішення проблем удосконалення фінансово-економічних відносин у механізмі управління пасажирськими залізничними перевезеннями, що виникли в період проведення ринкових реформ.

Узагальнення отриманих результатів дослідження дозволяє зробити наступні висновки і рекомендації.

1. На підставі проведеного теоретико-методологічного аналізу розкрито сутність та особливості організації фінансово-економічних відносин у механізмі управління перевезеннями пасажирів залізниць, встановлено складність та багатогранність, а також закономірності їх формування та розвитку; на основі чого визначено поняття "механізм фінансово-економічного управління пасажирськими залізничними перевезеннями", що характеризує сукупність форм, методів, способів взаємодії та важелів стимулювання, спрямовану на досягнення стратегічної мети в управлінні економічними процесами.

2. Визначено, що методологічний підхід до управління пасажирськими перевезеннями на залізницях України, заснований на централізації і державному регулюванні економічних процесів, має об'єктивну природу, але не відповідає сучасним умовам. Обґрунтовано необхідність вдосконалення фінансово-економічних взаємовідносин, які виникають у процесі перевезення пасажирів.

3. На основі дослідження об'єктивних умов організації пасажирських залізничних перевезень встановлені проблеми функціонування фінансово-економічного механізму, а також визначені пріоритетні напрямки розвитку фінансово-економічних відносин в умовах ринкової трансформації економіки. Обґрунтовано необхідність розробки механізму гармонізації суспільно-політичної природи пасажирських перевезень з комерційними інтересами залізниць та механізму оптимального розподілу фінансових ресурсів між спеціалізованими ланками з перевезення пасажирів.

4. Встановлено, що функціональна єдність фінансово-економічного механізму припускає використання двох блоків регуляторів. Економіко-правові регулятори координують і коректують екзогенні елементи фінансово-економічного механізму. Організаційно-економічні - визначають ефективність взаємодії спеціалізованих ланок.

5. Розроблено методичні основи оцінки структурно-функціональних зв'язків між ендогенними елементами фінансово-економічного механізму, які ґрунтуються на визначенні дії детермінант ринкової економіки в операційних та спеціальних ланках. Визначено, що об'єктивні умови їх функціонування обумовлюють принципово різний підхід до побудови фінансово-економічного механізму; на основі цього обґрунтована необхідність створення пасажирського комплексу залізниць, як виробничо-господарської сфери, що є самостійним об'єктом фінансово-економічного управління.

6. Побудована концептуальна модель фінансово-економічного механізму, заснована на відокремленому управлінні економічними процесами, свободі

підприємництва і вибору, обмеженою стратегічною роллю споживачів, операційних ланок, а також політикою держави. Визначені основні властивості запропонованого фінансово-економічного механізму - економічний підхід до управління, децентралізація фінансово-економічних потоків і реалізація принципів комерційного розрахунку.

7. Встановлено, що для завершення організаційно-правових перетворень на залізницях України необхідно надати існуючій структурі управління пасажирськими перевезеннями права самостійного суб'єкта господарювання і закріпити їх юридично.

8. Для упорядкування та регулювання відносин у системі пасажирських залізничних перевезень обґрунтовано необхідність і об'єктивні можливості синхронізації грошових потоків, насамперед, у рамках пасажирського комплексу. Відповідного до чого розроблено механізм формування тарифної політики, методологія якого визначається функціями спеціалізованих ланок.

9. Визначено об'єкти транспортної та соціальної політики держави. Виявлено, що об'єктом регулювання у межах транспортної політики повинні стати економічні процеси операційних ланок залізниць, у межах соціальної політики - відносини між спеціальними структурами і споживачами пасажирських залізничних перевезень. Розроблена методика обґрунтування розміру бюджетних асигнувань залежно від типу транспортної політики держави (пасивної, активної та помірної), яка ґрунтується на концепції паритету. З метою підвищення відповідальності сторін, серед пріоритетних інструментів реалізації соціальної політики держави визначено адресні субсидії споживачам, бюджетне субсидювання пасажирського комплексу, державне (регіональне) транспортне обслуговування.

Таким чином, отримані результати і рекомендації є науково-методичною і практичною основою розвитку фінансово-економічних відносин у механізмі управління перевезеннями пасажирів, спрямованого на підвищення їх ефективності й подолання наслідків відставання ринкових перетворень у галузі, а також базою для проведення подальших досліджень і розробок у сфері пасажирських залізничних перевезень.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

- 1 . Абгафоров В.А. Транспортные услуги: стандарты и показатели // Железнодорожный транспорт. - 1997. - № 3. - С. 21-25.
- 2 . Аболин О.Ю. Реорганизация управления железнодорожным транспортом в странах центральной и восточной Европы в условиях развития рыночных отношений // ЦНИИТЭИ МПС. Железнодорожный транспорт в Российской Федерации, СНГ и за рубежом. - 1995. - Вып. 22. - С. 30-41.
- 3 . Администрация железных дорог Франции по инфраструктуре // Железные дороги мира. - 1999. - № 3. - С. 28-31.
- 4 . Аксенов И.М. Исследования и разработки маркетинга при организации пассажирских перевозок // Залізничний транспорт України.- 1998. - № 1(4-5). - С. 83-85.
- 5 . Аксенов И.М. Влияние стратегии ценообразования и политики цен на издержки в сфере пассажирских перевозок // Залізничний транспорт України. - 1999. - № 4. - С. 31-34.
- 6 . Аксенов И.М. Предпринимательство и бизнес в сфере пассажирских перевозок // Железнодорожный транспорт Украины. - 2000. - № 1. - С. 28-31.
- 7 . Аксенов И.М., Пасечник В.В. Особенности реструктуризации в современных условиях // Железнодорожный транспорт Украины. - 2001. - № 1. - С. 7-11.
- 8 . Аррак А.О. Социально-экономическая эффективность пассажирских перевозок . - Таллин: ЭЭСТИ раамат, 1982. - 198 с.
- 9 . Белая книга ЕС по железнодорожному транспорту // Железные дороги мира. - 1997. - № 4. - С. 3-6.
- 10 . Беленький М.Н. Экономика пассажирских перевозок. – М.: Транспорт, 1974. – 272 с.
- 11 . Белов И.В., Персианов В.А. Экономическая теория транспорта в СССР. - М.: Транспорт, 1993. - 415 с.
- 12 . Белозеров В.Л. Новая структура управления // Железнодорожный транспорт. - 1997. - № 6. - С. 17-21.
- 13 . Белозеров В.Л. Формирование экономического механизма управления пассажирскими перевозками на железных дорогах России (проблемы и методы решения): Автореф. дис. д-ра экон. наук: 08.00.05 / МИИТ. – М., 1998 . – 51 с.
- 14 . Бещева Н.И. Местное пассажирское движение на электрифицированных линиях // Труды ВНИИЖТ. - М.: Транспорт, 1965. - Вып. 300 - 224 с.
- 15 . Блэкшоу Ф. Вопросы наземного транспорта в центральной и восточной Европе // Мировой банк. Отделение инфраструктуры: Пер. с англ. – 1991. – С. 73.
- 16 . Валовой Д.В. Рыночная экономика. Возникновение, эволюция и сущность. - М.: ИНФРА-М, 1997. - 400 с.
- 17 . Верлока В.С., Соколовская Н.С. Основные направления реформирования управления железнодорожным транспортом за рубежом // Железнодорожный транспорт Украины. - 1999. - № 1. - С. 20-23.

18. Винниченко Н.Г. Финансирование и кредитование железных дорог. - М.: Транспорт, 1987. - 224 с.
19. Витте С.Ю. Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети. - СПб., 1911. - 12 с.
20. Вопросы экономики пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте / Под общ. ред. А.П. Абрамова // Труды ВНИИЖТ. - М.: Транспорт, 1966. - Вып. 310. - 112 с.
21. Гавичек И. Железные дороги Чехии // Железные дороги мира. - 1997. - № 6. - С. 39-41.
22. Гарас О.М. Економічна оцінка і шляхи підвищення ефективності пасажирських перевезень в регіоні обслуговування Одеської залізниці: Дис... канд. екон. наук: 08.10.01. – К., 1998. – 191 с.
23. Георгиевский П.И. Финансовые отношения государства и частных железнодорожных обществ в России и в западноевропейских государствах. - СПб.: Типография Министерства путей сообщения, 1887. - 328 с.
24. Гончаров Н.Е. Проблемы самофинансирования с учетом внедрения НТП на транспорте // Проблемы развития транспортной системы Украинской ССР в новых условиях хозяйствования. Труды Института комплексных транспортных проблем при Минэкономике СССР. - М.: ИКТП при Минэкономике СССР, 1991. - Вып. 133. - С. 141-159.
25. Гордиенко Я.Н. Основания железнодорожной экономии: Введение к курсу эксплуатации железных дорог. - С.-Петербург: Типография А.М.Котомина, 1885.- 53 с.
26. Горовая Б.А. Рыночная экономика и железнодорожный транспорт // Ж.-д. транспорт. Сер. Маркетинг и коммерческая деятельность. ОИ/ЦНИИТЭИ. - 1996. - Вып. 1. - С. 18-24.
27. Государственные железные дороги Италии (FdS): новая организационная структура // Залізничний транспорт України. - 1999. - № 4. - С. 44-46.
28. Гранберг А.Г. Моделирование социалистической экономики: Учеб. для студ. экон. вузов. – М.: Экономика, 1988. – 487 с.
29. Громов Н.Н., Персианов В.А. Управление на транспорте: Учеб. для вузов. - М.: Транспорт, 1990. - 336 с.
30. Гроші та кредит: Підручник / М.І. Савлук, А.М. Мороз, М.Ф. Пуховкіна та ін. За заг. ред. М.І. Савлука. - К.: КНЕУ, 2001. - 602 с.
31. Гудкова В.П. К вопросу сокращения убыточности пассажирских перевозок // Збірник наукових праць Київського інституту залізничного транспорту. – Вип. 1. - Т. 1. – К.: КІЗТ, 1998. - С. 45-48.
32. Гудкова В.П. Финансирование пассажирских перевозок зарубежных железных дорог // Залізничний транспорт України. - 1999. - № 6.- С. 26-27.
33. Гудкова В.П. Формирование механизма финансирования пассажирских перевозок // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие: Зб. науч. тр. - Вып. 7. - К.: ИКТП-Центр, 1999.- С. 75-84.
34. Гудкова В.П. Экономико-математическая модель финансирования пассажирских перевозок железных дорог // Технічний прогрес та ефективність

- виробництва: Вісник Харківського державного політехнічного університету: Зб. наук. пр. - Вип. 122. - Ч. 2. - Харків: ХДПУ, 2000. - С. 107-109.
35. Гудкова В.П. Основные направления совершенствования финансово-экономического механизма пассажирского комплекса железных дорог // Передвісники економічного розвитку промисловості та залізничного транспорту України: Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна. - Сер. Економічні науки. - Вип. 512. - Харків: ХНУ, 2001. - С. 182-183.
 36. Гудкова В.П. Функціонально-галузева структура пасажирських залізничних перевезень: стан, проблеми, розвиток // Технічний прогрес та ефективність виробництва: Вісник Національного технічного університету "Харківських політехнічний інститут": Зб. наук. пр. - Вип. 24. - Харків: НТУ "ХП", 2001. - С. 102-103.
 37. Гудкова В.П. Економічна мотивація в системі державного регулювання пасажирських залізничних перевезень // Коммунальное хозяйство городов (Харьковская государственная академия городского хозяйства): Научно-технический сборник. - Сер. Экономические науки. - Вип. 34. - К.: Техника, 2001. - С. 235-237.
 38. Гудкова В.П. Пасажирські перевезення і їх роль у розвитку господарства АПК // Регіональні проблеми розвитку продуктивних сил агропромислового комплексу України. - К.: РВПС, 1998. - С. 122-124.
 39. Дикань В.Л. Реформирование экономики Украины и конкурентоустойчивость предприятий. - Харьков: Основа, 1997. - 345 с.
 40. Дмитриев В.А. Грузовые и пассажирские тарифы железнодорожного транспорта СССР: Учебное пособие. - М.: МИИТ, 1968. - 35 с.
 41. Довідка про компенсацію збитків від перевезення пасажирів за 1999-2000 роки. - К.: Укрзалізниця, 2000. - 1 с.
 42. Довідник основних показників роботи залізниць України за 1991-1999 роки. - К.: Укрзалізниця, 2000. - 28 с.
 43. Елизарьев Ю.В., Горбунова М.А. О формировании пассажирских тарифов // Железнодорожный транспорт. - 1993. - № 3. - С. 58-60.
 44. Елизарьев Ю.В., Потапович Н.А., Белкина Е.В. Маркетинг пассажирских перевозок: проблемы и пути решения // Ж.-д. транспорт. Сер. Маркетинг и коммерческая деятельность. ЭИ/ЦНИИТЭИ. - 1995. - Вып. 4. - С. 1-25.
 45. Елизарьев Ю.В., Потапович Н.А., Белкина Е.В. Совершенствование тарифной политики железнодорожного транспорта в области пассажирских перевозок в дальнем следовании // Ж.-д. трансп. Сер. Маркетинг и коммерческая деятельность. ЭИ/ЦНИИТЭИ. - 1996. - Вып. 2. - С. 16-24.
 46. Ермолаев А.В. Причины доходности железнодорожных акций. - М.: Печатное дело, 1912. - 48 с.
 47. Железнодорожный транспорт СССР в документах коммунистической партии и советского правительства 1917-1957. - М.: Трансжелдориздат, 1957. - 384 с.
 48. Железные дороги Австрии // Железные дороги мира. - 1999. - № 9. - С. 15-18.
 49. Железные дороги Бельгии // Железные дороги мира. - 1999. - № 5. - С. 41-44.

50. Железные дороги Германии начали работать с прибылью // Ж.-д. транспорт. Сер. 1, Железнодорожный транспорт за рубежом. ЭИ/ЦНИИТЭИ. - 1997. - Вып. 5. - С. 6-13.
51. Железные дороги Германии в условиях конкуренции // Железные дороги мира. - 1999. - № 9. - С. 12-14.
52. Железные дороги Польши // Железные дороги мира. - 1999. - № 10. - С. 13-14.
53. Железные дороги России: как снизить убыточность пассажирских перевозок // Железные дороги мира. - 1996. - № 12. - С. 58-60.
54. Железные дороги Швейцарии - реформы и развитие // Железные дороги мира . - 1999. - № 3. - С. 5-8.
55. Журавлев С.Н. Концепция организации, управления и финансирования железнодорожного транспорта в современных условиях экономических и политических реформ // Вестник ВНИИЖТ. - 1992. - № 1. - С. 3-6.
56. Закон Украины “О транспорте”, № 232/94, 10.10.94. – К., 1994. – 8 с.
57. Закон Украины “О железнодорожном транспорте”, № 227396-ВС, 4.07.96. – К., 1996. – 6 с.
58. Зотов Д.К., Ушаков С.С. Проблемы развития транспорта СССР. - М.: Транспорт, 1990. - 304 с.
59. Иваненков В.Ф., Квитко В.В., Шапкин И.Н. Повышение качества обслуживания пассажиров. - М.: Транспорт, 1986. - 104 с.
60. Исторический очерк разных отраслей железнодорожного дела и развития финансово-экономической стороны железных дорог в России по 1897 год включительно. - Т.12: Железные дороги с финансовой и государственной точек зрения / Под ред. В.М. Веховского. - С.-Петербург: Тип. М.П. (Т-ва И. Н.Кушнерев и К^о), 1901. - 97 с.
61. Итоги дерегулирования железнодорожного транспорта Канады // Железные дороги мира. - 1999. - №5. - С. 35-36.
62. Інструкція по калькулюванню собівартості перевезень на залізничному транспорті України. – К.: Укрзалізниця, 1997. – 65 с.
63. Інструкція про порядок розподілу та формування доходів від перевезень для залізниць України. – К.: Укрзалізниця, 1997. – 11 с.
64. Йоганес Л. Второй этап реформы железных дорог Германии: возможности и проблемы // Залізничний транспорт України. - 1999. - № 1. - С. 20-23.
65. Калькуляція собівартості перевезень по Південно-Західній залізниці за 2000 рік. - К., 2001. - 36 с.
66. Канторович Л.В. Проблемы эффективного использования и развития транспорта / Под ред. В.Н.Лившица, Н.В.Паенсона, Е.Ф.Тихонова. - М.: Наука, 1989. - 304 с.
67. Качество - важнейший аспект философии предпринимательства // Железные дороги мира. - 1998. - №3. - С. 10-14.
68. Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров: Исторический очерк. - СПб.: Тип. Канцелярии Комитета Министров, 1902. - Т.1. - 340 с., Т.2. - 324 с., Т.3. - 328 с.

69. Колпаков В.С., Шубко В.Г. Совершенствование пассажирских перевозок. - М.: Транспорт, 1983. - 191 с.
70. Кольсон С. Железные дороги и бюджет; Пер. с франц. Месковец В.Л. / Под ред. К.Я. Загорского. - СПб., 1911. - 172 с.
71. Контроль за пассажирскими перевозками // Железные дороги мира. - 1999. - № 8. - С. 12-16.
72. Концепція та програма реструктуризації на залізничному транспорті України. - К.: НАБЛА, 1998. - 145 с.
73. Концепція реформування транспортного сектору економіки. Постанова Кабінету Міністрів України, № 1684, 3.11.2000. - К., 2000 р. - 10 с.
74. Концессии как средство оздоровления экономики железных дорог // Железные дороги мира. - 1997. - №6. - С. 27-38.
75. Кох Р. Менеджмент и финансы от А до Я; Пер. с англ. / Под ред. Ю.Н. Каптуревского. - СПб.: Питер, 1999. - 496 с.
76. Кочнев Ф.П. Оптимальные параметры пригородных пассажирских перевозок. - М.: Транспорт, 1975. - 304 с.
77. Кочнев Ф.П. Пассажирские перевозки на железнодорожном транспорте. - М.: Транспорт, 1980. - 378 с.
78. Крейнин А.В. Цены и ценообразование на транспорте. - М.: Знание, 1969. - 64 с.
79. Крейнин А.В., Мазо Л.А. О принципах управления транспортными тарифами в условиях становления рыночного хозяйственного механизма // Вестник ВНИИЖТ. - 1992. - №1. - С. 6-12.
80. Крейнин А.В., Мазо Л.А., Малышев А.С. Проблемы формирования грузовых и пассажирских тарифов в условиях рыночной экономики // Вестник ВНИИЖТ. - 1993. - № 4. - С. 31-36.
81. Кулаев Ю.Ф., Аксенов И.М. Концептуальные аспекты оптимального управления пассажирскими перевозками // Железнодорожный транспорт Украины. - 2000. - № 4. - С. 2-7.
82. Кульжинский С. Отчетность и хозяйство на русских казенных железных дорогах. - С.-Петербург: Типография М.Д. Ломковского, 1909. - 93 с.
83. Кульжинский С. К вопросу о частных железных дорогах в России. - С.-Петербург: Типография М.Д. Ломковского, 1909. - 16 с.
84. Кульман А. Экономические механизмы; Пер. с фр. / Под. общ. ред. Н.И. Хрустальной. - М.: А/о издательская группа "Прогресс", "Универс", 1993. - 192 с.
85. Курбатова А.В. Транспортный рынок. Особенности, возможности, условия конкурентоспособности // Железнодорожный транспорт. - 1997. - №3. - С. 60-63.
86. Лукашев В.И. Полнее удовлетворять запросы пассажиров // Железнодорожный транспорт. - 1989. - №7. - С. 25-29.
87. Лукашев В.И. Рыночная экономика и пассажирские перевозки // Железнодорожный транспорт. - 1990. - №8. - С. 18-22.
88. Мазо Л.А., Толкачева М.М., Абрамов А.П., Писаревский Г.Е. Проблемы финансово-экономической стабилизации работы железнодорожного транспорта в современных условиях // Вестник ВНИИЖТ. - 1994. - № 4. - С.

- 11-16.
89. Мазо Л.А. Имитационное моделирование формирования финансовых результатов основной деятельности железнодорожного транспорта // Вестник ВНИИЖТ. - 1999. - № 3. - С. 3-5.
 90. Макаренко М.В., Пасечник В.И., Соколовская Н.С. Совершенствование методики экономической оценки эксплуатационной работы железных дорог в современных условиях // Зб. науч. тр. ИКТП-Центра. - 1998. - Вып. 4. - С. 86-97.
 91. Макконел К.Р., Брю С.Л. Экономикс: Принципы, проблемы и политика: В 2 т.; Пер. с англ. – М.: ИНФРА, 2000. – Т.1. – 486 с.; Т.2. - 528 с.
 92. Математическое моделирование экономических процессов на железнодорожном транспорте / Под ред. А.Б.Каплана. - М.: Транспорт, 1984. - 256 с.
 93. Мачерет Д.А. Экономическое планирование и регулирование на основе рыночных индикаторов // Ж.-д. транспорт. Сер. Маркетинг и коммерческая деятельность. ЭИ/ЦНИИТЭИ. - 1997. - Вып. 2. - С. 1-15.
 94. Методика грошової оцінки експлуатаційної діяльності на залізничному транспорті: Звіт про НДР / ІКТП-Центр. - Шифр теми 97.5; Інв. № 267. - К., 1997. - 122 с.
 95. Методика определения железнодорожных издержек на перевозки пассажиров в дальнем сообщении и построения базового тарифа в межгосударственном сообщении. 1290-т50: Одобр. на совещании экспертов железных дорог независимых гос-в 28-30.10.92. – Дзинтари, 1992. – 12 с.
 96. Мертенс О. Тридцать лет (1882-1911 гг.) русской железнодорожной политике и ее экономическое значение. - М.: Центральное бюро печати НКПС, 1919. - 285 с.
 97. Мигулин П.П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893-1902).- Харьков: Типо-Литография "Печатное дело" кн. К.Н.Гагарина, 1903. - 396 с.
 98. Мирошниченко О.Ф., Садова А.Е. Возможности снижения убыточности пассажирских перевозок в пригородном сообщении (на примере Московской железной дороги) // Вестник ВНИИЖТ. - 1998. - № 2. - С. 3-8.
 99. Наказ Міністерства транспорту України “Про затвердження Статуту Південної залізниці”, № 457, 29.12.97. – К., 1997. – 20 с.
 100. Научные основы управления и АСУЖТ / Под ред. Р.М. Царева. - М.: Транспорт, 1981. - 287 с.
 101. Оленина Е.А. Повышение эффективности пассажирских перевозок // Железнодорожный транспорт. - 1999. - №7. - С. 66-69.
 102. Опарін В.М. Фінанси (загальна теорія): Навч. посібник. - К.: КНЕУ, 1999. - 164 с.
 103. Опыт реструктуризации железных дорог Швеции // Железные дороги мира. - 1998. - №7. - С. 68-70.
 104. Основы менеджмента: Уч. пособие / Под ред. В.С.Верлоки, И.Д.Михайлова. - Харьков: Основа, 1996. - 352 с.

105. Охрименко А.И. Исследование экономических резервов повышения эффективности перевозок на железной дороге: Автореф. дис... канд.экон. наук: 08.00.05 / МИИТ. - М., 1998. - 24 с.
106. Павоне Дж. Оценка качества транспортных услуг // Железные дороги мира. - 1998. - №1. - С. 23-30.
107. Панкратова Л.Б. Обоснование уровня переменных затрат // Железнодорожный транспорт. - 1999. - №10. - С. 61-65.
108. Парахина Н.В. Государственное регулирование транспорта // Железнодорожный транспорт. - 1997. - №12. - С. 33-37.
109. Парахонский Б.М., Саболин В.А. Межрайонные пассажирские перевозки и методика их планирования. - М.: Транспорт, 1971. - 120 с.
110. Пасічник В.І. До питання аналізу і розрахунку собівартості перевезень // Залізничний транспорт України. - 1999. - №3. - С. 18-21.
111. Пассажирский транспорт в пригородной зоне крупного города / Под ред. И. А. Молодых. - М.: Транспорт, 1976. - 144 с.
112. Пассажирские перевозки на железнодорожном транспорте: Справочник / А.В. Крейнин, Н.И. Узиков, Г.В. Фомин и др.; Под ред Г.В. Фомина. - М.: Транспорт, 1990. - 224 с.
113. Пассажирские тарифы на железнодорожном транспорте СССР / Под общ. ред. А.В. Крейнина. - М.: Транспорт, 1966. - 187 с.
114. Пахман Т.А., Пономарев С.А., Кедрова В.И. Методические вопросы планирования дальних пассажирских перевозок. - М.: Трансжелдориздат, 1962. - 236 с.
115. Первые результаты реорганизации железных дорог Германии (1994-1995 гг.). - М.: ЦНИИТЭИ МПС, 1996. - 45 с.
116. Перемены на железных дорогах Италии // Железные дороги мира. - 1999. - № 3. - С. 14-21.
117. Персианов В.А. Структурная реформа на железных дорогах России // Железнодорожный транспорт. - 1997. - № 8.- С. 46-50, №9. - С. 22-29.
118. Петров Н. Правительственные источники образования капиталов железных дорог. - С.-Петербург: Тип. М.Д.Ломкоского, 1910. - 10 с.
119. Пешков А.М. Реформирование управления: Цели, способы, условия // Железнодорожный транспорт. - 1997. - № 12. - С. 2-7.
120. Пешков А.М. Особенности управления финансовыми потоками железных дорог в условиях рыночной среды // Вестник ВНИИЖТ. - 1998. - № 2. - С. 3-8.
121. Планирование и прогнозирование доходов по пассажирским перевозкам на железных дорогах. - Харьков, 1978. - 24 с.
122. Положення "Про порядок зарахування доходних надходжень на доходні, доходно-розподільні субрахунки централізованого доходно-розподільного рахунку та централізований доходно-розподільний рахунок Укрзалізниці", N40/1844, 20.02.97. - К., 1997. - 5 с.
123. Положительные сдвиги на железных дорогах Европы // Железные дороги мира. - 1999. - №4. - С. 6-9.

124. Пороховский А.А. Эпоха смешанной экономики. Рост объема рыночных операций усиливает финансовую роль государства // НГ-Политэкономия. - 2001. - 26 июня. - С. 7.
125. Постанова Кабінету Міністрів України “Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України”, № 262, 29.02.96. – К., 1996. – 5 с.
126. Потапович Н.А., Белкина Е.В., Купоров А.И. Планирование эксплуатационных расходов // Железнодорожный транспорт. - 1999. - № 5. - С. 65-67.
127. Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу, пошти залізничним транспортом України. – К.: Транспорт України, 1998. – 218 с.
128. Приказ Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины “Об изменении принципов организации финансирования структурных подразделений основной деятельности железных дорог Украины”, № 256-Ц, 27.12.96.– К., 1996. – 4 с.
129. Програма організації діяльності в забезпеченні пасажирських перевезень та доведення їх до безпеки у дальньому сполученні у 2002 році залізницями України: Затверд. Перший заступник Міністра транспорту України - Генеральний директор Укрзалізниці Г.М.Кірпи, 30 листопада 2000 року. - К., 2000. – 7 с.
130. Про розвиток залізниць у Європейському співтоваристві: Директива Ради Європейського співтовариства 91/440/ЕЕС від 29 липня 1991 року / Official Journal of European Communities N L237/25. - Брюссель, 1991. - 6 с.
131. Пути и методы реструктуризации железных дорог // Железные дороги мира. - 1998. - №4. - С. 32-38.
132. Развитие пригородных пассажирских перевозок в США // Ж.-д. транспорт. Сер. 1, Железнодорожный транспорт за рубежом. ЭИ/ЦНИИТЭИ. - 1998. - Вып. 1. - С. 24-30.
133. Развитие системы пассажирских сообщений / Под ред. Л.В. Канторовича, Н.И. Бещева. - М.: Наука, 1984. - 176 с.
134. Разделение функций контроля за инфраструктурой и эксплуатацией // Железные дороги мира. - 1998. - №4. - С. 39-42.
135. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Старцева Е.Б. Современный экономический словарь. – 3-е изд., доп. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 480 с.
136. Регионализация местных и пригородных пассажирских перевозок (Германия) // Ж.-д. транспорт. Сер. 1, Железнодорожный транспорт за рубежом. ЭИ/ЦНИИТЭИ. - 1996. - Вып. 4. - С. 35-43.
137. Региональные пассажирские транспортные системы. Социально-экономические аспекты. - Минск, 1988. - 136 с.
138. Резер С.М. Управление транспортом за рубежом. - М.: Наука, 1994. - 315 с.
139. Реорганизация железных дорог Нидерландов // Железные дороги мира. - 1997. - №3. - С. 5-7.

140. Реорганизация Национального общества французских железных дорог. Гармонизация деятельности филиалов Национального общества французских железных дорог. Бюджет Национального общества французских железных дорог на 1996 г. // Ж.-д. транспорт. Сер. 1, Железнодорожный транспорт за рубежом. ЭИ/ЦНИИТЭИ. - 1996. - Вып. 5. - С. 1-13.
141. Реформирование Японских национальных железных дорог // Ж.-д. транспорт. Сер. 1, Железнодорожный транспорт за рубежом. ЭИ/ЦНИИТЭИ. - 1998. - Вып. 3. - С. 1-9.
142. Россия и страны мира: Статист. сборник.- М.: Госкомстат России, 1996.- 470 с.
143. Саболин В.А. Развитие пассажирских перевозок. - М.: Знание, 1976. - 64 с.
144. Саладин А. Критическая оценка убыточности современного русского железнодорожного хозяйства. - К.: Типография Тов. И.Н.Кушнерев и К°, 1916. - 24 с.
145. Сивограков О.В. Региональные пассажирские транспортные системы (Социально-экономические аспекты). - Минск: Наука и техника, 1998. - 136 с.
146. Симпсон Б. Планирование развития городов и общественный транспорт в Великобритании, Франции и ФРГ; Пер. с англ. – М.: Транспорт, 1990. – 96 с.
147. Система пассажирских тарифов на транспорте СССР и пути ее совершенствования: М-лы научно-тех. конф. / Под ред. Е.Д. Ханукова, А.В. Крейнина. – М.: Транспорт, 1969. – 184 с.
148. Сич Е.М., Богомолова Н.І. Проблема формування доходів залізниць від перевезень у прямому сполученні // Проблеми економіки транспорту в умовах його реструктуризації. 1 Міжнар. наук. конф.: Тези доповідей. – Дніпропетровськ: рекламно-видавничий відділ ДПТУ. – 2001. – С. 24-25.
149. Современные проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: М-лы научно-прак. конф. 1998 г. - М.: Транспорт, 1998. - 62 с.
150. Спиридонова Н.Н. Пассажирские тарифы железнодорожного транспорта ГДР // ВИНТИ. Организация перевозок. АСУ транспортом. - 1988. - Вып. 36. - С. 2-5.
151. Старр М. Управление производством; Пер. с англ. - М.: Прогресс, 1968. - 399 с.
152. Стимулирование повышения качества пассажирских перевозок путем совершенствования механизма финансирования железных дорог / Мирошниченко О.Ф., Певзнер В.О., Жабров С.С., Битиев В.А. // Вестник ВНИИЖТ. – 1994. – № 4. – С. 21-26.
153. Стратегия коммерциализации Укрзализныци. - EBRD Европейский банк реконструкции и развития, Агентство торговли и развития США, 1998. - 56 с.
154. Тенденции развития железнодорожного транспорта в Европе // Железные дороги мира. - 1996. - №11. - С. 3-5.
155. Терешина Н.П. Инвестиционная политика в отрасли // Железнодорожный транспорт. - 1997. - № 7. - С. 46-48.

156. Тимчасові методичні вказівки про статистичний облік перевезень пасажирів на залізницях країни в зв'язку з наданням пільг окремим категоріям громадян на безплатний проїзд в транспорті загального користування. - К.: Укрзалізниця, 1994. - 12 с.
157. Толкачев В.Н., Сапежинский Ф.Н. Железные дороги Германии. Перевозки: тенденции, концепция, структурная реформа // Железнодорожный транспорт. - 1998. - №3. - С. 74-77.
158. Толкачева М.М., Лакеева М.А., Котов Г.В., Мартынова Л.А. Факторы, влияющие на выбор модели структурных преобразований // Ж.-д. транспорт. Сер. Общественные вопросы и экономика. ЭИ/ЦНИИТЭИ. - 1998. - Вып. 1. - С. 20-38.
159. Транспорт і зв'язок України: Стат. зб./ Державний комітет статистики України. - К.: Інформаційно-видавничий центр Держкомстату України, 1997. - 150 с.
160. Транспортные тарифы: Сб. статей / Под ред. И.В. Ивлиева, В.П. Потапова. - М.: Трансжелдориздат, 1960. - 292 с.
161. Транспортные тарифы: Учеб. пособие для вузов ж.-д. трансп. / Под. ред. В.А. Дмитриева. - М.: Транспорт, 1988. - 232 с.
162. Трихунков Ф.М. Транспортное производство в условиях рынка. Качество и эффективность. - М.: Транспорт, 1993. - 355 с.
163. Тульчинский Д.И. Упорядочение льготного проезда // Железнодорожный транспорт. - 1992. - №12. - С. 61-62.
164. Україна у цифрах у 1999 році: Корот. стат. довід. / Державний комітет статистики України. - К.: Наукова думка, 2000. - 263 с.
165. Федоров В.А., Артынов А.П. Методика определения пригородных пассажиропотоков. - М.: Транспорт, 1969. - 32 с.
166. Федоров Л.С., Сергеев П.А., Шуйская О.В. Транспорт тенденции и перспективы развития // Железнодорожный транспорт. - 1999. - №2. - С. 70-74.
167. Фінанси підприємств: Підручник / За ред. А.М. Поддєрьогіна. - 3-є вид., перероб. та доп. - К.: КНЕУ, 2000. - 460 с.
168. Фінансово-економічні показники по пасажирських перевезеннях по Укрзалізниці за 1995-2000 роки. - К.: Укрзалізниця, 2000. - 5 с.
169. Фінансово-економічні показники по пасажирських перевезеннях за січень-грудень 1999-2000 роки. - К.: Укрзалізниця, 2001. - 24 с.
170. Финансовое оздоровление компании Amtrak // Железные дороги мира. - 1999. - №10. - С. 6-8.
171. Финансово-кредитный словарь: В 3 т. / Под ред. Н.В. Гаретовского. - М.: Финансы и статистика. - Т.1, 1984. - 511 с.; Т.2, 1986. - 511 с.; Т.3, 1988. - 511 с.
172. Фирсова Г.В. Направления повышения конкурентоспособности на зарубежных железных дорогах // ЦНИИТЭИ МПС. Железнодорожный транспорт в Российской Федерации, СНГ и за рубежом. - 1995. - Вып. 22. - С.

- 10-15.
173. Хобта М.А. Моделирование тарифа на перевозку пассажиров автобусами: Дис... канд. экон. наук: 08.07.04. – К., 1996. – 150 с.
174. Частный сектор в управлении государственным имуществом // Железные дороги мира. - 1997. - № 3. - С. 10-12.
175. Чернюк Л.Г., Антоньева Л.С., Данилишин Б.М. Реформування економічних відносин і управління в промисловості. - К.: РВПС України, 1997. - 252 с.
176. Чумаченко Н.Г. Статистико-математические методы анализа в управлении производством США. - М.: Статистика, 1973. - 164 с.
177. Швеция // Железные дороги мира. - 1998. - № 5. - С. 73.
178. Шеманаев В.А. Решение некоторых актуальных проблем на железных дорогах зарубежных стран // ЦНИИТЭИ МПС. Железнодорожный транспорт в Российской Федерации, СНГ и за рубежом. - 1995. - Вып. 22. - С. 3-9.
179. Шишков А.Д. Комплексное управление качеством продукции на железнодорожном транспорте. - М.: Транспорт, 1980. - 96 с.
180. Шишков А.Д., Аверкин В.А., Белозеров В.Л. Маркетинговые исследования рынка пассажирских перевозок // Железнодорожный транспорт . - 1996. – № 3. – С. 56-60.
181. Шмуккер М.М. Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913-1922 годы. - М.: НКПС, Транспечать, 1923. - 296 с.
182. Шобанов А.В. Планирование эксплуатационных расходов в условиях реформирования // Железнодорожный транспорт. - 1999. - № 2. - С. 63-65.
183. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов / Под ред. Е.Д. Ханукова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1979. – 544 с.
184. Экономическое прогнозирование развития больших технических систем / Саркисян С.А., Старук Д.Э., Акопов П.Л., Минаев Э.С., Каспин В.И. – М.: Машиностроение, 1977. – 318 с.
185. Янч Э. Прогнозирование научно-технического прогресса; Пер. с англ. - М.: Прогресс, 1970. - 568 с.
186. JR East - стратегия развития // Железные дороги мира. - 1999. - № 10. - С. 5-6.
187. МЕТРА: пригородная пассажирская компания // Железнодорожный транспорт. - 1997. - № 12. - С. 67-72.

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

На правах рукопису

Гудкова Вікторія Петрівна

УДК 336:656.072(477)

УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОГО
УПРАВЛІННЯ ПАСАЖИРСЬКИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ
УКРАЇНИ

ДОДАТКИ

Спеціальність 08.07.04 - Економіка транспорту і зв'язку

ДИСЕРТАЦІЯ
на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Науковий керівник
кандидат економічних наук
Колесников О.В.

Харків - 2002

Додаток А

Рис. А.1. Системотехнічна модель економічного управління пасажирською компанією:

$N_1(t, \bullet)$ - сукупність потенційних споживачів транспортних послуг; $N(t, \bullet)$ - число клієнтів, що звернулися за послугами; $Q_c(t, \bullet)$ - число клієнтів залізничної пасажирської компанії; $G(t, \bullet)$ - число клієнтів конкурентів; $Q_0(t, \bullet)$ - число клієнтів, що відмовилися від транспортних послуг; $A(t, \bullet)$ - параметри, що визначають стан клієнтів щодо зовнішньоекономічного середовища; $B(t, \bullet)$ - параметри зовнішньоекономічної взаємодії; $L(t, \bullet)$ - рівень цін у конкурентів; $M(t, \bullet)$ - рівень цін залізничної пасажирської компанії; $P(t, \bullet)$ - послуги, надані конкурентами; $U(t, \bullet)$ - послуги, надані залізничною пасажирською компанією; $R(t, \bullet)$ - витрати; $Y(t, \bullet)$ - показники ефективності

Додаток Б

Таблиця Б.1

Об'ємні показники по пасажирських перевезеннях залізниць України в 2000 р.

| Показник | | Укрзалізниця | В т. ч. по залізницям | | | | | |
|----------------------------------|--------------|--------------|-----------------------|----------------|----------|------------------|---------|-----------|
| | | | Дніпропетровська | Придніпровська | Південна | Південно-Західна | Одеська | Львівська |
| Пасажирооборот | млн. пас-км | 51652,9 | 5286,0 | 11998,5 | 6078,6 | 16307,0 | 6631,7 | 5351,1 |
| | структура, % | 100,0 | 10,23 | 23,23 | 11,77 | 31,57 | 12,84 | 10,36 |
| Перевезено пасажирів | тис. чол | 553974,7 | 74309,6 | 126619,4 | 77875,6 | 156646,3 | 38320,7 | 80203,1 |
| | структура, % | 100,0 | 13,41 | 22,85 | 14,06 | 28,28 | 6,92 | 14,48 |
| Відправлено пасажирів | тис. чол | 458423,5 | 63123,7 | 109285,4 | 60818,4 | 130146,4 | 25998,8 | 69051,0 |
| | структура, % | 100,0 | 13,77 | 23,84 | 13,27 | 28,39 | 5,67 | 15,06 |
| Вагоно-км | тис. | 1459933 | 132990 | 283679 | 202811 | 439758 | 213020 | 187657 |
| | структура, % | 100,0 | 9,11 | 19,43 | 13,89 | 30,12 | 14,59 | 12,86 |
| Відправлено поїздів | од. | 930700 | 119978 | 156181 | 183959 | 202675 | 76543 | 191364 |
| | структура, % | 100,0 | 12,89 | 16,78 | 19,77 | 21,78 | 8,22 | 20,56 |
| Доходи | тис. грн. | 1141378 | 115654 | 216948 | 156965 | 341569 | 163504 | 146738 |
| | структура, % | 100,0 | 10,13 | 19,01 | 13,75 | 29,93 | 14,32 | 12,86 |
| Доходна ставка, коп. / 10 пас-км | | 22,05 | 21,88 | 18,08 | 25,82 | 20,95 | 24,62 | 27,20 |
| Експлуатаційні витрати | Тис. грн. | 2971154 | 397006 | 607679 | 460951 | 575447 | 345230 | 584841 |
| | структура, % | 100,0 | 13,36 | 20,45 | 15,52 | 19,37 | 11,62 | 19,68 |
| Собівартість, коп. / 10 пас-км | | 57,39 | 75,10 | 50,65 | 75,83 | 35,29 | 52,06 | 102,57 |
| Покриття витрат, % | | 38,4 | 29,1 | 35,7 | 34,1 | 59,4 | 47,4 | 25,1 |
| Фінансовий результат | тис. грн. | -1829776 | -281352 | -390731 | -303986 | -233878 | -181726 | -438103 |
| | структура, % | 100,0 | 15,38 | 21,36 | 16,61 | 12,78 | 9,93 | 23,94 |

Таблиця Б.2

Спеціальні функції операційних ланок по перевезенню пасажирів
(Південно-Західна залізниця, 2000 р.)

| Показник | | Експлуатаційні витрати | | |
|--|--|------------------------|------------------------------------|--|
| | | всього, тис. грн. | в структурі витрат господарства | |
| | | | всього, % | віднесених на перевезення пасажирів, % |
| Локомотивне господарство | Робота електровозів та тепловозів (ст. 60,95) | 55139 | 13,33 | 31,62 |
| | Робота електросекцій та дизельних поїздів (ст. 77, 112) | 34151 | 8,25 | 19,59 |
| | Обслуговування й прибирання електросекцій та дизельних поїздів (ст. 78, 79, 113, 114) | 636 | 0,15 | 0,36 |
| | Усунення відмов електросекцій та дизельних поїздів у міжремонтні періоди (ст. 80, 115) | 250 | 0,06 | 0,14 |
| | Поточний ремонт електросекцій та дизельних поїздів (ст. 81-84, 116-119) | 5068 | 1,22 | 2,91 |
| | Капітальний ремонт та інші види поліпшення електросекцій та дизельних поїздів (ст. 85, 120) | 15547 | 3,76 | 8,92 |
| | Технічне обслуговування електросекцій та дизельних поїздів (ст. 86-88, 121-123) | 4499 | 1,09 | 2,58 |
| | Амортизація електросекцій та дизельних поїздів (ст. 79, 124) | 6034 | 1,46 | 3,46 |
| | Всього по локомотивному господарству | 121324 | 29,32 | 69,58 |
| Господарство цивільних споруд | Поточний ремонт будівель і споруд пасажирського господарства (ст. 190) | 827 | 3,19 | 9,34 |
| | Капітальний ремонт та інші види поліпшення ремонт будівель і споруд пасажирського господарства (ст. 191) | 7278 | 28,03 | 82,15 |
| | Всього по господарству цивільних споруд | 8105 | 31,22 | 91,49 |
| Господарство сигналізації та зв'язку | Поточне утримання та обслуговування телевізійних широкооповіщальних радіоприймачів та радіоточок (ст. 206) | 14 | 0,03 | 0,65 |
| | Поточне утримання та обслуговування пристроїв по обслуговуванню пасажирів (ст. 212) | 501 | 1,12 | 23,32 |
| | Всього по господарству сигналізації та зв'язку | 515 | 1,15 | 23,97 |
| Всього експлуатаційних витрат | | 129944 | 15,57 | 52,68 |

Таблиця Б.3

Функції по перевезенню пасажирів і джерела їхнього фінансування

(Південно-Західна залізниця, 2000 р.)

| Показник | | Експлуатаційні витрати | | | |
|---|---|------------------------|-----------------------------|--------|-----------|
| | | всього | в т.ч. за видами сполучення | | приміське |
| | | | пряме та місцеве | | |
| 1 | | 2 | 3 | 4 | |
| Функції, що фінансуються за рахунок плацкарти | Маневрова робота на пасажирських станціях (ст. 3) | тис. грн. | 378 | 373 | 5 |
| | | структура, % | 100,0 | 98,68 | 1,32 |
| | Екіпірування пасажирських вагонів (ст. 15) | тис. грн. | 3477 | 3439 | 38 |
| | | структура, % | 100,0 | 98,91 | 1,09 |
| | Тех. обслуговування та тех. ремонт пас. вагонів (ст. 16-18) | тис. грн. | 7925 | 7859 | 66 |
| | | структура, % | 100,0 | 99,17 | 0,83 |
| | Обслуговування вагонів у пасажирських поїздах (ст. 19) | тис. грн. | 35857 | 34881 | 976 |
| | | структура, % | 100,0 | 97,28 | 2,72 |
| | Деповський ремонт пасажирських вагонів (ст. 20) | тис. грн. | 13756 | 13381 | 375 |
| | | структура, % | 100,0 | 97,28 | 7,72 |
| | Кап. ремонт та ін. види поліпшення пас. вагонів (ст. 21) | тис. грн. | 39747 | 38665 | 1082 |
| | | структура, % | 100,0 | 97,28 | 7,72 |
| | Амортизація пасажирських вагонів (ст. 23) | тис. грн. | 53952 | 52483 | 1469 |
| | | структура, % | 100,0 | 97,28 | 7,72 |
| | Частина загальновиробничих та адміністративних витрат | тис. грн. | 25129 | 23327 | 1802 |
| | | структура, % | 100,0 | 92,83 | 7,17 |
| | Всього | тис. грн. | 180221 | 174408 | 5813 |
| | | структура, % | 100,0 | 96,77 | 3,13 |
| Продовження табл. Б.3 | | | | | |
| 1 | | 2 | 3 | 4 | |

| | | | | | |
|--|---|--------------|--------|--------|-------|
| Функції, що фінансуються за рахунок квитка | Продаж квитків (ст. 1) | тис. грн. | 5150 | 1722 | 3428 |
| | | структура, % | 100,0 | 33,44 | 66,56 |
| | Приєм та відправлення поїздів на пасажирських станціях (ст. 4) | тис. грн. | 1237 | 813 | 425 |
| | | структура, % | 100,0 | 65,72 | 34,28 |
| | Пот. та кап. ремонт, обслуговування будівель, споруд, обладнання та інвентарю пас. господарства (ст. 5, 6, 8) | тис. грн. | 8712 | 4367 | 4345 |
| | | структура, % | 100,0 | 50,13 | 49,87 |
| | Робота електро- та тепловозів, електросекцій, дизельних поїздів (ст. 60, 63, 64, 77, 95, 98, 99, 112) | тис. грн. | 86068 | 52629 | 33439 |
| | | структура, % | 100,0 | 61,15 | 38,85 |
| | Тех. обслуговування електро- та тепловозів, електросекцій, дизельних поїздів (ст. 72-74, 86-88, 107-109, 121-123) | тис. грн. | 7111 | 3134 | 3977 |
| | | структура, % | 100,0 | 44,07 | 55,93 |
| | Ремонт та амортизація електро- та тепловозів, електросекцій, дизельних поїздів (ст. 65-71, 75, 76, 85, 89, 100-106, 110, 111, 113-120, 124) | тис. грн. | 57270 | 31695 | 25575 |
| | | структура, % | 100,0 | 55,34 | 44,66 |
| | Інші витрати | тис. грн. | 104744 | 79804 | 24940 |
| | | структура, % | 100,0 | 76,19 | 23,81 |
| | Всього | тис. грн. | 270292 | 174164 | 96128 |
| | | структура, % | 100,0 | 64,44 | 35,56 |

Додаток В

Методика формування пасажирських залізничних тарифів

В.1. Загальні положення

1.1. Загальний тариф на проїзд пасажирів має уніфіковану структуру, що складається з трьох основних компонентів - квитка, плацкарти і комісійних зборів.

1.2. Квиток призначений для покриття експлуатаційних витрат залізничної інфраструктури.

1.3. Плацкарта направляється на покриття експлуатаційних витрат пасажирського комплексу по формуванню й екіпіруванню пасажирських поїздів.

1.4. Комісійний збір призначений для покриття експлуатаційних витрат із продажу транспортних послуг, прийому і відправлення поїздів на пасажирських станціях, а також поточного і капітального ремонту, обслуговування будинків, устаткування й інвентарю пасажирських станцій і вокзалів.

1.5. Нижній рівень плацкарти і комісійних зборів визначається за даними калькуляції собівартості перевезень, бухгалтерського обліку, фінансової і статистичної звітності.

1.6. Верхній рівень тарифу визначається з урахуванням цін на перевезення конкуруючими видами транспорту.

В.2. Визначення середнього рівня плацкарти

2.1. Собівартість 10 пас-км у структурі плацкарти визначається діленням суми експлуатаційних витрат на формування й екіпірування пасажирських поїздів на пасажирооборот, виконаний поїздами свого формування:

$$e_{pl}(t) = E_{pl}(t) / \Sigma PL_{pl}(t), \quad (B.1)$$

де $e_{pl}(t)$ - собівартість 10 пас-км у структурі плацкарти, коп.; $E_{pl}(t)$ - експлуатаційні витрати на формування й екіпірування пасажирських поїздів з урахуванням загальногосподарських витрат пасажирського комплексу; $\Sigma PL_{pl}(t)$ - пасажирооборот у поїздах свого формування; t - період часу.

2.2. Для визначення плацкарти ($pl(t)$), отримана в п.2.1. собівартість збільшується відповідно дальності маршрутів, рентабельності і ставок ПДВ.

2.2.1. При відсутності рентабельності:

$$pl(t) = \{ t \mid, e \cdot L_j \cdot (1+N) / (100 \cdot 10) \}, \quad (B.2)$$

де j - маршрут, $j=1, J$; L_j - дальність j -го маршруту, км; N - ставка ПДВ.

2.2.2. При наявності рентабельності:

$$pl(t) = \{ t \mid, e \cdot L_j \cdot (1+R) \cdot (1+N) / (100 \cdot 10) \}, \quad (B.3)$$

де R - рентабельність у вигляді коефіцієнта.

2.3. Отримане в п. 2.2 середнє значення плацкарти диференціюється в залежності від структури місць робочого парку пасажирських вагонів¹.

2.3.1. Розраховується середня місткість пасажирського вагона ($K(t)$):

$$K(t) = \{ t \mid, \Sigma K_i \cdot n_i / \Sigma n_i \}, \quad (B.4)$$

де K_i - нормативна місткість i -го пасажирського вагона, місць; n_i - робочий парк пасажирських вагонів i -го типу, од.; i - тип вагона, $i=1, I$.

2.3.2. Визначається сукупність коректувальних коефіцієнтів ($\delta_i(t)$), які показують, у скільки разів нормативна місткість вагона перевищує середній рівень:

$$\delta_i(t) = \{ t \mid, K_i / K \}. \quad (B.5)$$

2.3.3. Розраховується плацкарта по типах вагонів:

$$pl_i(t) = \{ t \mid, e_{pl} / \delta_i \}. \quad (B.6)$$

В.3. Визначення величини комісійних зборів

3.1. Собівартість операцій, які фінансуються за рахунок комісійних зборів ($e_{ks}(t)$) визначається в розрахунку на одного відправленого пасажира (чи проданий квиток):

$$e_{ks}(t) = E_{ks}(t) / \Sigma P(t), \quad (B.7)$$

де $E_{ks}(t)$ - експлуатаційні витрати, що покриваються за рахунок комісійних зборів, грн.; $\Sigma P(t)$ - кількість відправлених пасажирів (чи проданих квитків), чол.

3.2. Ставка комісійних зборів розраховується шляхом збільшення собівартості відповідних операцій на рентабельність і ПДВ.

2.2.1. При відсутності рентабельності:

$$ks(t) = \{ t \mid, e_{ks} \cdot L_j \cdot (1+N) \}. \quad (B.8)$$

2.2.2. При наявності рентабельності:

$$ks(t) = \{ t \mid, e_{ks} \cdot L_j \cdot (1+R) \cdot (1+N) \}. \quad (B.9)$$

В.4. Визначення квитка

4.1. Для визначення квитка з загального тарифу (п. 1.6) віднімається середнє значення плацкарти (п. 2.2) і комісійних зборів (п.3.2):

$$b_j(t) = \{ t \mid, M_j - pl_j - ks \}, \quad (B.10)$$

де M_j - загальний тариф на j -му маршруті.

4.2. Величина плацкарти приймається на рівні, встановленому в результаті тендера на обслуговування пасажирських маршрутів.

В.5. Установлення доплат і знижок

5.1. Доплати і знижки в структурі плацкарти встановлюються підприємствами пасажирського комплексу за результатами маркетингових досліджень.

5.2. Доплати в структурі квитка залізниці можуть установлювати тільки за узгодженням з підприємствами пасажирського комплексу.