

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Мирошниченко Юлія Володимирівна

УДК: 656.025.2:338.47

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ  
ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ  
НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.00.03 - економіка та управління  
національним господарством

**АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Харків – 2011

Дисертацією є рукопис

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства інфраструктури України

**Науковий керівник:** кандидат економічних наук, доцент  
**Жердєв Микола Дем'янович** -  
Українська державна академія залізничного транспорту,  
професор кафедри економіки залізничного транспорту

**Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, професор  
**Пащенко Юрій Євгенович** -  
Міжнародний науково-технічний університет ім.  
академіка Ю.Бугая, професор кафедри  
міжнародної економіки

кандидат економічних наук  
**Гудков Олександр Михайлович** -  
Державна адміністрація залізничного транспорту  
України, Перший заступник начальника  
Головного управління приміських пасажирських  
перевезень

Захист відбудеться «11» жовтня 2011 р. о 13<sup>00</sup> годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розісланий 08.09. 2011 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради

І.В. Чорнобровка

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми дослідження.** Рівень організації пасажирських перевезень, забезпечуючи транспортні зв'язки, сьогодні створює імідж транспорту в цілому, визначає ступінь реалізації потреби населення в перевезеннях, зміцнює впевненість населення в стабільності держави за рахунок підтримки соціально-низьких пасажирських тарифів та перевезення пільгового контингенту зі знижкою тарифу або безоплатно.

Зміна соціально-економічного становища різних соціальних верств населення і розшарування населення за ознакою матеріального добробуту призвела до зміни географії рекреаційних зон, зниженню пасажиропотоків у дальньому сполученні на курорти Чорноморського узбережжя Криму та Кавказу. Через недосконалу організацію руху та нераціональне використання рухомого складу на вимогу місцевих органів влади, а також на фоні погіршення соціально-економічного становища в Україні залізниці несуть значні збитки у сфері приміських пасажирських перевезень. Згідно діючого законодавства компенсувати ці збитки повинні державні та місцеві органи влади. Однак сьогодні регіональною владою досить тривалий час оплата компенсацій за перевезення пільгового контингенту забезпечується не в повній мірі. Все це впливає на економічні результати залізниць у сфері пасажирських перевезень та перетворює останні у збитковий вид діяльності. Виявлені проблеми при підтримці на належному рівні соціальної ефективності обумовлюють зниження економічної ефективності пасажирських перевезень на залізничному транспорті, що доводить доцільність і актуальність подальшого наукового дослідження у цій сфері.

Питанням поліпшення техніко-економічних показників функціонування пасажирського комплексу присвячені роботи вчених різних країн таких, як М.Н. Беленькій, О.Ф. Мірошніченко, Є.С. Сич, Б.М. Лапідус, Т.С. Хачатуров, Г.М. Кірпа, Л.О. Мазо, В.М. Самсонкін, Г.Д. Ейтутіс, І.М. Аксьонов, М.В. Макаренко, О.М. Гудков, В.П. Гудкова та ін. До дослідження проблем підвищення ефективності роботи підприємств, які функціонують у транспортній галузі, зверталися такі вітчизняні та зарубіжні вчені, як: Ю.С. Бараш, І.В. Белов, В.Г. Галабурда, Н.П. Терьошина, М.Ф. Трихунков, Ю.М. Цветов, Ю.Є. Пащенко, Л.О. Позднякова, М.Д. Жердев та ін. Теоретико-методологічними проблемами та практичними аспектами управління фінансовими результатами на залізничному транспорті займалися такі вчені, як: В.Л. Дикань, В.І. Пасічник, Ю.Ф. Кулаєв, С.Ф. Покропивний, О.Г. Дейнека, Н.М. Колесникова, О.М. Кривопішин, Т.А. Мукмінова та ін.

Проте, на теперішній час не розроблено єдиних методологічних засад забезпечення та підвищення соціально-економічної ефективності пасажирських перевезень за рахунок розвитку економічних відносин між залізницями і виконавчими органами місцевого самоврядування. Відсутні методичні підходи до розрахунку виплати залізницям компенсації збитків за використання

рухомого складу у приміському сполученні із застосуванням обліку витрат на вимірник «поїздо-км». До того ж специфіка роботи транспортних підприємств у сфері приміських пасажирських перевезень потребує науково-практичного застосування пропозицій щодо проведення структурних перетворень, які призведуть до створення нової організаційної структури і зміни статусу залізниць, що найбільшою мірою відповідні сучасному господарському праву України.

Об'єктивна необхідність теоретичного вдосконалення та поглиблення прикладних досліджень в обраному напрямку зумовила вибір теми дисертаційної роботи, визначила предмет, об'єкт, основну мету і завдання дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Наведені в дисертації висновки, результати і рекомендації розроблено відповідно до планової тематики науково-дослідних робіт Української державної академії залізничного транспорту за темою: 37/1–09Б, УДК: 658.152:629.083 «Наукове обґрунтування нових інвестиційних проектів за рахунок впровадження лізингу з метою оновлення рухомого складу залізничного транспорту України» (№ держ. реєстрації 0109U001181). У зазначеній НДР автором обґрунтовано шляхи удосконалення інвестиційного забезпечення інноваційної діяльності на залізницях України.

**Мета і завдання дослідження.** Мета дисертаційної роботи полягає в удосконаленні теоретико-методологічних засад та обґрунтуванні науково-практичних рекомендацій щодо забезпечення соціально-економічної ефективності пасажирських перевезень за рахунок зміни організаційно-правової форми управління та створення муніципальних транспортних підприємств (операторів-перевізників).

Мета дослідження обумовила необхідність постановки та вирішення таких завдань:

- дослідити концептуальні підходи до визначення поняття «соціально-економічна ефективність», у тому числі на залізничному транспорті;
- обґрунтувати соціальну значимість реалізації інвестиційних проектів у залізничному пасажирському господарстві та визначити показники оцінки їх ефективності;
- виявити соціально-економічні фактори впливу на попит споживачів транспортних послуг, обґрунтувати, удосконалити та сформувати їх систему;
- дослідити доступність соціально значимих транспортних послуг для всіх верств населення та визначити критерії її оцінки;
- проаналізувати процеси реформування та реструктуризації на залізничному транспорті, визначити їх сутність та ефективність;
- обґрунтувати вибір організаційно-правової форми управління приміськими пасажирськими перевезеннями, яка дозволить забезпечити їх соціально-економічну ефективність, та економічний механізм взаємодії з підприємствами залізничного транспорту;
- удосконалити методологічний підхід до проведення взаєморозрахунків між оператором-перевізником та підприємством залізничного транспорту за

користування рухомим складом та інфраструктурою.

**Об'єктом дослідження** є процеси організаційно-економічного розвитку приміських пасажирських перевезень на залізничному транспорті.

**Предметом дослідження** є сукупність теоретико-методологічних підходів та науково-практичних заходів щодо забезпечення соціально-економічної ефективності приміських пасажирських перевезень на залізничному транспорті України.

**Методи дослідження.** Методологічною основою дисертаційного дослідження є діалектичний підхід до розгляду економічних явищ і суперечностей; системний аналіз проблем забезпечення соціально-економічної ефективності роботи транспортної галузі у сфері пасажирських перевезень; теоретичні положення економічної науки в галузі ефективності виробництва, управління національним господарством в умовах ринкової трансформації економіки. В процесі дослідження застосовані методи логічного узагальнення та логічного моделювання для розробки концептуальних підходів при обґрунтуванні організаційно-економічних засад підвищення соціально-економічної ефективності пасажирських перевезень на залізничному транспорті; метод порівняльного і факторного аналізу для виявлення місця та надання оцінки сучасного стану пасажирського комплексу залізничного транспорту України; метод аналогії – для співставлення роботи пасажирського комплексу на залізничному транспорті України з іншими країнами світу; графічний метод - для оформлення результатів проведених досліджень; метод авторегресії і ковзаючого середнього - для визначення прогнозу пасажирообороту на залізницях України після кризового періоду, з урахуванням приросту населення та прогнозних значень зниження змінних витрат на експлуатацію рухомого складу у приміському сполученні при створенні муніципального транспортного підприємства (з урахуванням та без урахування норми рентабельності). Обробка та вивчення зібраних даних здійснювалися за допомогою формалізованих методів для визначення плати залізниці за просування електропоїзду та користування інфраструктурою за рахунок зміни організаційно-правової структури управління пасажирського руху у приміському сполученні в умовах реформування залізничної галузі.

Інформаційною базою дослідження стали: законодавчі та нормативні акти України щодо залізничного транспорту; матеріали Державного комітету статистики України; дані Організації співробітництва залізниць; Європейське залізничне законодавство; огляди економічного стану транспортної галузі; монографії, періодичні наукові вітчизняні та зарубіжні видання; матеріали науково-практичних конференцій; результати власних досліджень дисертанта.

**Наукова новизна результатів дослідження** полягає у наступному:

*удосконалено:*

- визначення поняття соціально-економічної ефективності пасажирських перевезень на залізничному транспорті за рахунок введення обов'язкового критерію досягнення поставленої соціальної мети або бажаного соціального ефекту;

- методичний підхід до визначення рівня тарифів на пасажирські перевезення соціального значення за рахунок врахування критерію доступності транспортних послуг, що виражається індексами транспортної рухливості та доступності транспортних послуг;

- методичний підхід до визначення суми компенсації оператором перевізником витрат залізниці за просування електропоїзду та користування інфраструктурою у приміському сполученні через використання вимірника 1 поїздо-км, що дозволяє спростити розрахунки між ними та підвищити ефективність використання основних фондів залізничного транспорту;

*набуло подальшого розвитку:*

- визначення показників оцінки капіталовкладень у розвиток пасажирського залізничного транспорту як об'єкту соціальних інвестицій, а саме: соціальний ефект, соціальна ефективність, економічна ефективність, соціально-економічна ефективність, що дозволяють оцінювати їх доцільність як в соціальному, так і в економічному аспекті;

- формування системи соціально-економічних факторів впливу на попит споживачів транспортних послуг за рахунок їх групування на об'єктивні та суб'єктивні (з позиції пасажирів та перевізників), а також введенням групи факторів вибору пасажиром виду транспорту з розподілом їх на першочергові та другорядні, що дозволяє перевізнику використовувати відповідні важелі стимулювання транспортного попиту;

- формулювання визначення понять «реформування» та «реструктуризація» залізничного транспорту, що, на відміну від існуючих, під реформуванням запропоновано розуміти зміну принципів економічних взаємовідносин між суб'єктами господарювання галузі з метою підвищення фінансово-економічних результатів діяльності; під реструктуризацією – зміну внутрішньої організаційної структури управління галуззю з метою її приведення у відповідність з потребами діяльності;

- концептуальний підхід до формування організаційно-правової форми управління приміськими пасажирськими перевезеннями та обґрунтування вибору економічного механізму взаємодії оператора-перевізника з залізницею, що виключає із схеми фінансових потоків компенсацію за рахунок прибутку від вантажних перевезень та дозволяє забезпечити їх соціально-економічну ефективність.

**Практичне значення одержаних результатів.** Отримані результати дисертаційного дослідження та обґрунтовані рекомендації мають практичне значення та знайшли часткове впровадження на підприємствах залізничного транспорту України. Зокрема, методичні підходи до розрахунку плати залізниці за просування електропоїзду та користування інфраструктурою з урахуванням рентабельності роботи для муніципального оператора-перевізника у приміському сполученні ухвалено і прийнято до практичного впровадження з метою удосконалення фінансово-економічної роботи Головного управління приміських пасажирських перевезень Укрзалізниці (довідка про практичне використання від 10 березня 2011 р.), Управління Південної залізниці (довідка

про практичне використання від 5 квітня 2011 р.).

Окремі теоретичні положення дисертаційної роботи використовуються в навчальному процесі в Українській державній академії залізничного транспорту при викладанні дисципліни «Економіка залізничного транспорту» (акт про впровадження від 11 лютого 2011 р.), у навчальному процесі Інституту перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів УкрДАЗТ та при виконанні дипломних робіт магістрів та спеціалістів (акт про впровадження від 15 лютого 2011 р.).

**Особистий внесок здобувача.** Сформульовані в роботі наукові результати, висновки і пропозиції належать особисто автору і є його науковим надбанням. Дисертація є самостійно виконаною науковою працею, у якій викладено авторський підхід до вирішення поставленої наукової проблеми. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, в роботі використані лише ті положення та ідеї, що є результатом особистих досліджень. Особистий внесок здобувача в наукові результати, є таким: у роботі [1], автором досліджено необхідність зміни принципів управління пасажирським комплексом з орієнтацією на потреби користувачів транспортних послуг, що дозволяє підвищити фінансові результати роботи залізниць в сфері пасажирських перевезень; у роботі [4] здобувачем визначено взаємозв'язок між якістю наданих послуг в пасажирських перевезеннях та попитом споживачів, а також вплив об'єктивних та суб'єктивних факторів на них; у роботі [9] здобувачем запропоновано необхідність створення економічного механізму діяльності залізничної галузі по забезпеченню формування доходних надходжень у розмірах, достатніх для її подальшого функціонування; у роботі [10] авторові належить необхідність розробки нових підходів до зміни тарифної політики у пасажирських перевезеннях; у роботі [11] здобувачеві належить аналіз та визначення шляхів підвищення доходності пасажирських перевезень за рахунок надання додаткових послуг пасажиром; у роботі [17] автору належить аналіз збитковості пасажирських перевезень та необхідність введення на державному рівні адресної допомоги пільгового контингенту за проїзд на залізничному транспорті; у роботі [22] здобувачем проведено аналіз роботи різних видів транспорту та запропоновано шляхи підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту у пасажирських перевезеннях.

**Апробація результатів дисертації.** Основні результати і висновки дисертаційного дослідження пройшли апробацію на 15 міжнародних науково-практичних конференціях, у тому числі: на LXVII між нар. наук.-практ. конф. «Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту» (Дніпропетровськ, 2007 р.), міжнар. наук.-практ. конф. «Стратегія забезпечення сталого розвитку України» (НАН України, 2008 р.), на V, VI, VIII міжнар. наук.-практ. конф. «Проблеми економіки транспорту» (Дніпропетровськ, 2006, 2007, 2009 р.р.), на I, III, IV, V міжнар. наук.-практ. конф. «Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті» (ЕКУЗТ, 2006, 2008, 2009, 2010 р.р.), на I наук.-практ. конф. «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (Симферополь, 2008 р.), на II, III, IV, V, VI міжнар. наук.-практ. конф. «Проблеми міжнародних

транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (Коктебель, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 р.р.).

**Публікації.** Результати дослідження опубліковано в 23 працях, з яких 8 наукових статей надруковано в наукових виданнях, визнаних ВАК фаховими з економічних наук. Загальний обсяг публікацій складає 3,57 друк. арк., з них особисто автору належить 3,24 друк. арк.

**Обсяг та структура дисертації.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, додатків та списку використаних джерел. Повний обсяг дисертації складає 216 сторінок комп'ютерного тексту, в тому числі основний текст займає 167 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровані 29 рисунками, 10 таблицями та містять 7 додатків. Список використаних літературних джерел нараховує 124 найменування.

## **ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ**

У *вступі* розкрито актуальність теми дисертації, визначено її мету, завдання, об'єкт, предмет, теоретичні і методологічні основи дослідження, показано його наукову новизну і практичне значення, наведено дані про публікації і впровадження результатів дослідження.

У *першому розділі* - *«Теоретичні основи забезпечення соціально-економічної ефективності пасажирських перевезень»* - розкрито зміст понять «економічна ефективність», «соціальна ефективність» та взаємозв'язок між ними, досліджено соціально-економічні фактори впливу на попит споживачів транспортних послуг, обґрунтовано, що транспортна послуга є необхідною соціальною складовою життєдіяльності людини та суспільства.

Дослідження змісту категорій «економічна ефективність» та «соціальна ефективність» дозволило обґрунтувати прямий взаємозв'язок між ними у сфері пасажирських перевезень, тому що економічну ефективність необхідно розглядати як категорію, що виражає не тільки відносини між елементами безпосередньо в сфері транспортного виробництва, але і соціальні потреби суспільства у перевезеннях. Економічна ефективність не може бути чисто економічною складовою, оскільки в ефекті і витратах завжди містяться елементи, направлені на досягнення певних соціальних результатів як у виробничій, так і невиробничій сфері. Соціальна ефективність не може бути чисто соціальною складовою, оскільки вона не існує зовні і незалежно від ефекту і витрат, які здійснюються для її досягнення.

Доведено, що капіталовкладення в розвиток пасажирського залізничного транспорту, який на сьогоднішній день забезпечує виконання соціальних програм держави, фактично не отримуючи при цьому прибутку, можна розглядати як соціальні інвестиції, що мають низку особливостей, пов'язаних із специфікою продукції залізничного транспорту. Для оцінки ефективності соціальних інвестицій на залізничному транспорті обґрунтовано застосування чотирьох основних показників, зміст та характеристика особливостей яких визначена у табл. 1.

На основі дослідження сутності вищенаведених показників оцінки



соціальних інвестицій сформульовано уточнене визначення соціально-економічної ефективності пасажирських перевезень на залізничному транспорті, під якою слід розуміти результативність досягнення поставленої соціальної мети або бажаного соціального ефекту, що полягає у задоволеності населення якістю наданих транспортних послуг, при економічному використанні транспортними підприємствами всіх видів ресурсів на заданий обсяг перевезень за певний період часу.

Таблиця 1

Основні показники ефективності соціального інвестування на залізничному транспорті

Показник	Зміст	Характеристика
Соціальний ефект	Показник, що визначає підвищення рівня якості транспортних послуг, наданих пасажиром	Дає уявлення про кількісну сторону досягнутої соціальної мети, за для якої соціальне інвестування розроблялось і здійснювалось: виникнення додаткових соціальних послуг, зміна індексу споживацьких цін (тарифу) та інше.
Соціальна ефективність	Показник, що характеризує ступінь задоволеності населення якістю наданих транспортних послуг	Дає уявлення про якісну сторону досягнутої соціальної мети, що виражається такими показниками: зміною співвідношення бюджетів домогосподарств від споживання до заощадження на транспортні витрати, зростанням кількості поїздок на рік, підвищенням рівня якості транспортних послуг для населення, задоволеністю соціальним статусом пасажирів (пільгові категорії) або фінансовим положенням (транспортна доступність (прийнятний тариф) для населення).
Економічна ефективність соціального інвестування	Показник, що відображає співвідношення результатів до витрат, здійснених для досягнення соціального ефекту.	Ґрунтується на мінімізації витрат по здійсненню інвестицій у соціальну сферу та отриманні максимального результату: абсолютного (різниця між доходами та сумою інвестицій), відносного (відношення результатів до сукупних витрат) та часового (період повернення інвестицій).
Соціально-економічна ефективність	Показник, що характеризує співвідношення результатів до витрат при досягненні запланованого соціального ефекту	Ґрунтується на збільшенні обсягу транспортних послуг (пасажирських перевезень), зниженні вартісної оцінки послуг (тарифу), зниженні поточних витрат на здійснення пасажирських перевезень залізничним транспортом, збільшенні кількості перевезених пасажирів (коефіцієнт рухливості населення), збільшенні кількості наданих додаткових послуг підрозділами інфраструктури залізничного транспорту.

Аналіз соціально-економічних факторів впливу на попит споживачів транспортних послуг дозволив узагальнити та систематизувати їх за трьома групами: об'єктивні, суб'єктивні з позиції перевізника та суб'єктивні з позиції пасажира (рис. 1). До об'єктивних факторів віднесено економічні, соціальні та демографічні. До суб'єктивних факторів з позиції перевізника (транспортної компанії) віднесено цінові, якісні, фактори просування транспортних послуг, фактори розповсюдження транспортних послуг, фактори розповсюдження додаткових послуг, що стимулюють збільшення обсягів транспортних послуг. До суб'єктивних факторів з позиції пасажира віднесено особистісні фактори, що характеризують приналежність до певного соціального шару, культурні,

психологічні, а також запропоновано та обґрунтовано доцільність застосування групи факторів, що обумовлюють суб'єктивний вибір виду транспорту пасажиром.

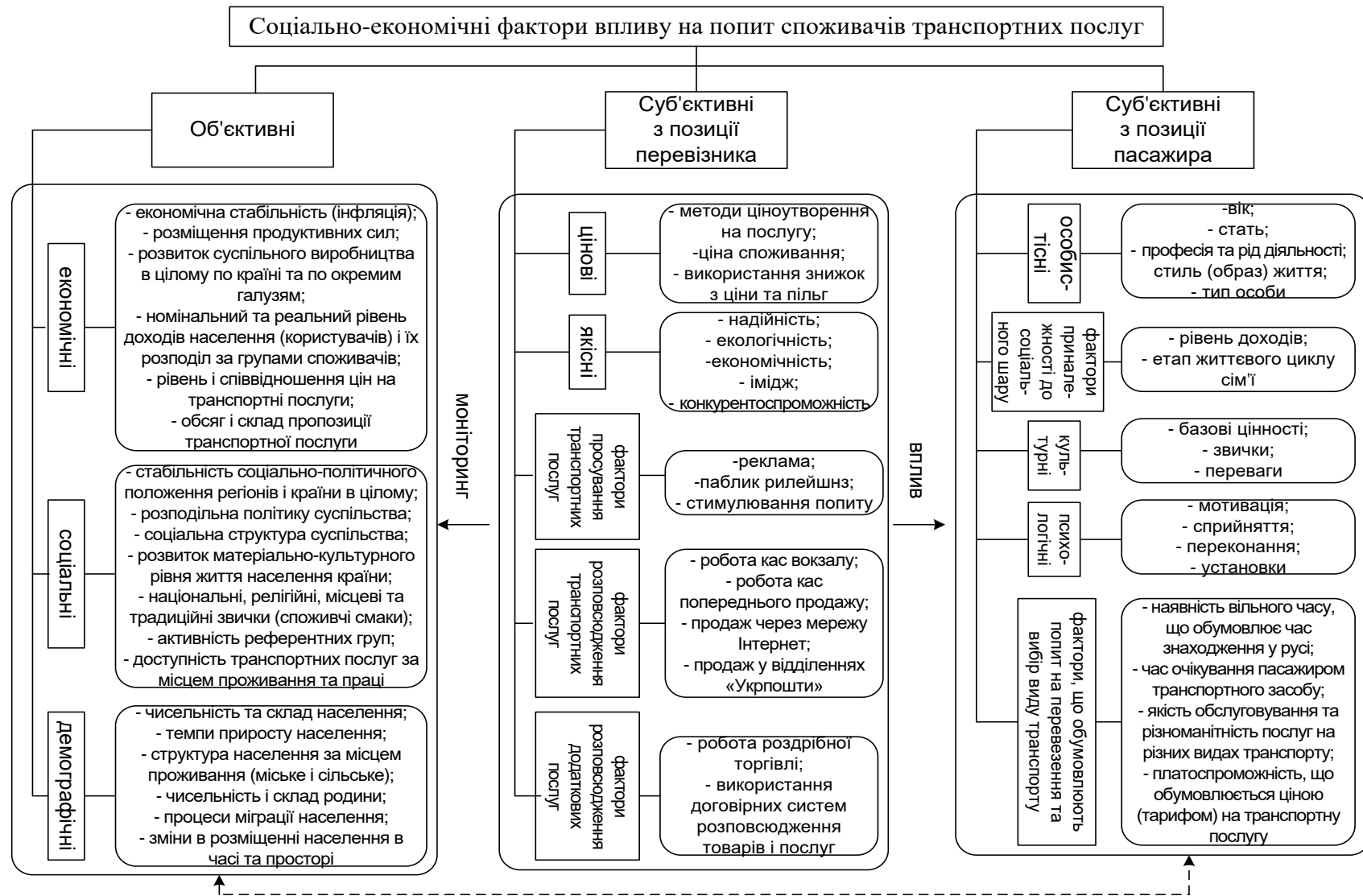


Рисунок 1 – Система соціально-економічних факторів впливу на попит споживачів транспортних послуг

При виборі виду транспорту пасажир користується декількома критеріями, які можна поділити на первинні та другорядні, при чому вони різняться за видами сполучення (дальнє або приміське). В процесі дослідження встановлено, що у дальньому сполученні до первинних критеріїв вибору слід віднести якість транспортного обслуговування та вартість транспортної послуги; до другорядних – час поїздки та час очікування. У приміському сполученні до первинних критеріїв вибору слід віднести – час поїздки та час очікування до початку поїздки; до другорядних – якість транспортного обслуговування та вартість транспортної послуги.

Групування факторів за ознаками об'єктивності та суб'єктивності дозволяє підприємствам залізничного транспорту з одного боку використовувати ті чи інші важелі стимулювання транспортного попиту за рахунок вивчення спонукальних суб'єктивних мотивів поведінки пасажирів, а з іншого – враховувати об'єктивні фактори для коригування своїх дій щодо стимулювання попиту з метою забезпечення як соціальної, так й економічної ефективності пасажирських перевезень.

Аналіз пасажирообороту залізничного та автомобільного транспорту показав, що обсяги пасажирських перевезень обумовлюються чисельністю та транспортною рухливістю населення, а також характером зміни цих показників за роками. У свою чергу транспортна рухливість населення залежить від матеріального добробуту, культурного рівня, режиму праці і відпочинку, розміру платні за проїзд, розвитку мережі шляхів сполучення в країні, обсягу промислового і сільськогосподарського виробництва та інших чинників.

Зниження транспортної складової в кінцевій ціні продукції має вирішальне значення як для зростання промислового виробництва і підвищення добробуту населення, так і для галузі в цілому, що призведе до збільшення частки ринку. На основі цього висновку запропоновано при формуванні тарифів на пасажирські перевезення (особливо приміські, що мають соціальне значення) враховувати критерій доступності транспортних послуг для населення, який можна визначити через наступні показники:

- індекс транспортної рухливості населення, що показує забезпеченість населення транспортними послугами ( $K_{\phi}$ ) по відношенню до нормативної величини ( $K_{н}$ ) і можливість ними скористатися, розраховується за формулою:

$$I_{\text{тр}} = \frac{K_{\phi}}{K_{н}} = \frac{\left( \frac{\sum A \cdot K_{\text{пн}}}{N^1} \right) / 12}{K_{\text{пн}} / 12}, \quad (1)$$

де  $\sum A$  - кількість перевезених пасажирів у місцевому сполученні, пас.;

$K_{\text{пн}}$  – середньозважена кількість поїздок одного пасажирів;

$N^1$  - кількість населення регіону, чол.;

- індекс доступності транспортних послуг (транспортної доступності), що відображає здатність населення сплатити соціально значущу транспортну послугу при відповідному споживацькому бюджеті та розраховується за формулою:

$$I_{\text{ТД}} = \frac{J_{\text{ЗП}}}{J_{\text{ЗП(факт)}}} = \frac{J_{\text{ЗП}}}{(K_{\text{Н}} \cdot T_{\text{Д}} \cdot n) / B_{\text{ЗП}}}, \quad (2)$$

де  $J_{\text{ЗП}}$  - соціальний норматив максимально допустимої частки витрат на повсякденні транспортні послуги;

$J_{\text{ЗП(факт)}}$  - частка витрат на повсякденні транспортні послуги у вартості середньої заробітної плати;

$T_{\text{Д}}$  - діючий на даній території тариф на одну поїздку;

$n$  – кількість поїздок в обидва напрямки;

$B_{\text{ЗП}}$  - середня заробітна плата однієї людини в місяць по Україні, грн.

На основі розрахованих показників критерію доступності транспортних послуг для населення Харківської області визначено, що існуюча транспортна схема Харківської області і рівень якості обслуговування не забезпечують повної доступності транспортних послуг для населення, а затверджені тарифи приводять до погіршення якості життя населення.

**У другому розділі - «Дослідження сучасного стану та перспектив розвитку пасажирських залізничних перевезень»** - проаналізовано експлуатаційні та фінансово-економічні показники діяльності залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень, досліджено вплив соціальних аспектів перевезення пільгових категорій громадян на економічну ефективність діяльності залізничного транспорту; розглянуто світовий досвід забезпечення соціально-економічної ефективності пасажирських залізничних перевезень.

Аналіз експлуатаційної та фінансово-економічної діяльності залізниць України у сфері пасажирських перевезень дозволив встановити, що на динаміку основних показників найбільший вплив здійснює соціально-економічна ситуація в країні, яка проявляється скороченням доходів та зниження життєвого рівня населення, скороченням чисельності населення, через брак власних фінансових коштів та відсутність державних дотацій неможливістю залізниць забезпечити високий рівень обслуговування пасажирів (незадовільний технічний стан рухомого складу та інфраструктурних об'єктів тощо). Ці фактори впливають на низьку населеність одного пасажирського вагону протягом року, що приводить до суттєвого збільшення експлуатаційних витрат порівняно з отриманими доходами від пасажирських перевезень.

Показник збитковості пасажирських перевезень, що розраховується відношенням отриманих збитків до вкладених ресурсів на здійснення перевезень пасажирів, протягом 2003-2009 років не був нижчий рівня 50%, тобто на кожну витрачену гривню на перевезення залізниці України у середньому отримували 50 коп. збитку. Основною причиною такої ситуації є існуючий рівень пасажирських тарифів, який з урахуванням пільг, що надаються різним категоріям населення, не забезпечує компенсацію всіх витрат господарства пасажирських перевезень. Крім того, збитки від пасажирських перевезень компенсуються залізницями за рахунок надходжень доходів від вантажних перевезень, що є негативним чинником впливу на розвиток усієї залізничної галузі в ринкових умовах.

Робота залізниць з місцевими адміністраціями щодо компенсацій проїзду пільговиків згідно діючого законодавства не дає очікуваних результатів (рис. 2). Причина заборгованості держбюджету перед перевізниками за проїзд пільгових категорій населення в тому, що розрахункові показники не забезпечують бюджетну сферу міст і районів області соціально захищеними витратами на транспортні послуги. Не в повному обсязі забезпечені субвенції з держбюджету, направлені і на оплату послуг за надані пільги на проїзд, передбачені чинним законодавством. Негативна тенденція щодо виплат компенсацій пояснюється й відсутністю єдиної системи обліку пільгових категорій, які скористалися послугами залізничного транспорту. Для того, щоб навести лад у цьому питанні, обґрунтована доцільність вдосконалення обліку пільговиків за рахунок впровадження картки-посвідчення, яка міститиме необхідну інформацію із зазначенням конкретного права на пільгу.

Без удосконалення законодавчої бази у частині покриття збитків за перевезення пільгового контингенту та залучення інвестицій з боку держави, Укрзалізниця не зможе вийти на гідний рівень якості в сфері пасажирських послуг. Тому запропоновано застосувати принцип угруповання форм компенсації збитків. В якості основного критерію при групуванні повинно бути прийнято безпосереднє відображення компенсацій у фінансових результатах залізниць і організований облік, який би забезпечував постійний контроль за надходженням коштів в різних формах.

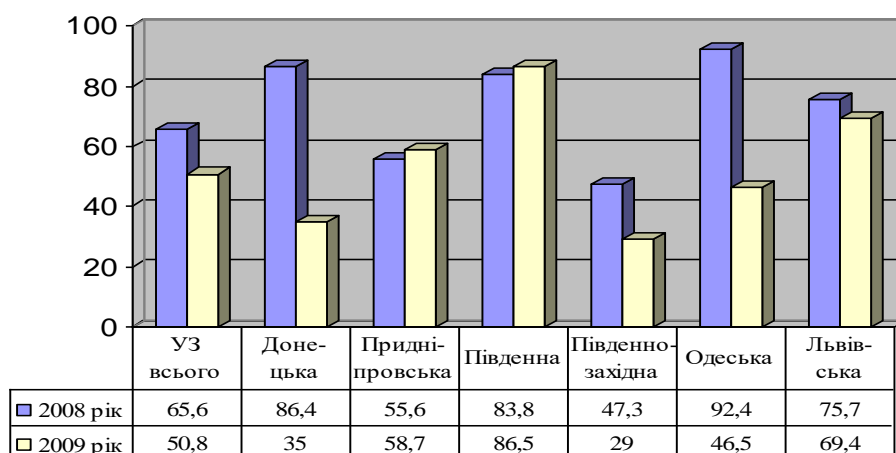


Рисунок 2 – Відсоток компенсації облдержадміністраціями регіонів збитків від перевезення громадян пільгових категорій у приміському сполученні

На основі вищенаведеного зроблено висновок, що на сьогоднішній день при досягненні певного рівня соціальної ефективності приміських пасажирських перевезень, залізниці України не отримують прибутковості (економічної ефективності) цього виду перевезень та є збитковими.

Аналіз світового досвіду забезпечення соціально-економічної ефективності пасажирських залізничних перевезень, і в першу чергу приміських перевезень, дозволив встановити низку проблем в організації пасажирських перевезень на залізницях України: 1) недостатньо вивчені та

враховані фактори, які визначають обсяги, структуру і тенденції розвитку пасажирських перевезень; 2) розміри приміського руху встановлюються без належного врахування особливостей коливань приміських пасажиропотоків в часі і в просторі; 3) планування роботи рухомого складу, експлуатаційних витрат і собівартості перевезень не відповідає сучасним вимогам ринку транспортних послуг; 4) тарифна система, що діє в приміському сполученні, недостатньо економічно обґрунтована; 5) не в повній мірі використовуються можливості залізниць з підвищення швидкості руху і культури обслуговування пасажирів, збільшення продуктивності праці, зниження собівартості і підвищення рентабельності приміських перевезень; 6) низький рівень координації в діяльності різних видів транспорту в промислово-економічних центрах тощо.

Крім того, за результатами дослідження досвіду залізниць розвинутих країн світу визначено, що соціально-економічна ефективність пасажирських перевезень напряму залежить від розміру інвестиційних вкладень в оновлення та модернізацію рухомого складу, інфраструктури, рівня розвитку управління перевезеннями і впровадження сучасних досягнень науково-технічного прогресу.

***У третьому розділі - «Формування організаційної структури управління приміськими пасажирськими перевезеннями для забезпечення їх соціально-економічної ефективності»*** - удосконалено концепцію реформування залізничного транспорту України шляхом обґрунтування організаційно-правової форми управління приміськими пасажирськими перевезеннями, визначено економічний механізм взаємодії оператора-перевізника приміських пасажирських перевезень та залізничного транспорту, запропоновано методологічний підхід до визначення суми компенсації витрат залізничного транспорту щодо здійснення приміських пасажирських перевезень.

Структурні перетворення у сфері приміських пасажирських перевезень на залізничному транспорті відповідно до програм реформування та реструктуризації залізничної галузі, які були пов'язані з передачею в підпорядкування служб приміських перевезень залізниць і Головного управління приміських пасажирських перевезень (ЦРП) моторвагонних депо не дали очікуваного результату – підвищення ефективності роботи приміських пасажирських перевезень.

Аналіз цих процесів дозволив сформулювати уточнене визначення понять «реформування» та «реструктуризація» залізничного транспорту. Реструктуризацію залізничного транспорту варто трактувати як зміну внутрішньої організаційної структури управління галуззю, де основною метою є приведення наявної організаційної структури у відповідність з потребами її діяльності. Реформування - це зміна принципів взаємовідносин підприємств, які повинні сприяти поліпшенню управління залізничною галуззю, підвищенню ефективності перевезень та конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг і, як наслідок, поліпшенню його фінансово-економічних результатів діяльності.

Крім того, виникає гостра необхідність подальших структурних

перетворень у секторі приміських пасажирських перевезень, які дадуть змогу уникнути перехресного фінансування за рахунок рентабельних вантажних перевезень.

Принципи державного регулювання, що діють сьогодні на ринку пасажирських перевезень, з одного боку, не дозволяють в достатньому обсязі фінансувати розвиток приміського пасажирського комплексу, а з іншого - завдають збитки іншим сегментам діяльності залізниць через наявність перехресного субсидування. Регіональна влада, за якою законодавчо закріплено рішення питань з організації приміського пасажирського сполучення і право регулювати тарифи на приміські пасажирські перевезення (встановлювати тариф за умови відшкодування збитків, що виникають внаслідок цього, перевізнику), свої обов'язки і права повною мірою не реалізують. Дані обставини є стримуючим чинником для розвитку залізничного пасажирського комплексу, особливо приміського, подолати який можливо лише через зміну його організаційно-правової форми.

Для реалізації поставленого завдання запропоновано альтернативні організаційно-правові форми управління приміськими пасажирськими перевезеннями (існуюча Служба приміських пасажирських перевезень, Приватна транспортна компанія або Муніципальне транспортне підприємство), створення яких у подальшому припускає досягнення максимальної ефективності функціонування пасажирського комплексу на основі об'єднання в єдиному центрі оперативно-виробничих і фінансово-економічних функцій управління, з урахуванням платоспроможного попиту населення в пасажирських перевезеннях при підвищенні прибутковості за послуги, що надаються, зниження збитковості приміських перевезень.

Для кожного варіанту організаційно-правової форми управління приміськими пасажирськими перевезеннями обґрунтовані економічні механізми взаємодії оператора-перевізника та залізниці. На основі аналізу цих механізмів визначено, що найбільшу соціально-економічну ефективність матиме варіант, де у якості оператора-перевізника виступає Муніципальне транспортне підприємство, що дозволяє повністю уникнути перехресного фінансування пасажирських перевезень за рахунок вантажних (рис. 3).

У зв'язку зі зміною організаційно-правової форми управління приміськими пасажирськими перевезеннями на залізничному транспорті виникає принципова методологічна проблема зміни обліку транспортної роботи залізниць. Частина пасажиро-кілометрової роботи є продукцією не залізниці, а пасажирського підприємства – господарюючого суб'єкта з перевезення пасажирів, утвореного зовні складу залізниці. Зміна обліку пасажирської транспортної роботи визначає необхідність зміни системи обліку та розподілу доходів залізниць від пасажирських перевезень.

Для вирішення цієї проблеми обґрунтовано та запропоновано в систему розрахункових ставок включити плату за просування пасажирських потягів приміського сполучення з використанням вимірника «поїздо-км»; плату за користування інфраструктури з використанням вимірників «т-км бруто» для господарств колії та енергопостачання, «поїздо-км» - для господарства



автоматики, телемеханіки та зв'язку; а також договірну плату за надання виробничих приміщень і надання інших послуг (робіт).

**Error! Reference source not found.**

Умовні позначення: —————> надходження; - - - - -> видатки

Рисунок 3 - Схема економічного механізму взаємодії Муніципального підприємства з приміських пасажирських перевезень (оператора-перевізника) і залізниці

Такий підхід до фінансово-господарчих розрахунків стане передумовою зниження витрат на просування електропоїздів та на утримання інфраструктури з боку залізниць у приміському сполученні за рахунок компенсацій та, як наслідок, призведе до скорочення їх збитковості, що підтверджено відповідними розрахунками зміни експлуатаційних витрат залізниці.

Плата, що належить залізниці за просування електропоїзду на вимірник 1 поїздо-км ( $\Pi_3^{\text{пр.ел.}}$ ) може бути визначена за формулою:

$$\Pi_3^{\text{пр.ел.}} = \frac{\sum V_{\text{поїздо-км}}^{\text{річні}}}{\sum N_{\text{річні}}} \cdot k_{\text{рент}}, \quad (3)$$

де  $\sum V_{\text{поїздо-км}}^{\text{річні}}$  - сума витрат за статтями, що відносяться на пасажирські перевезення приміського сполучення і пов'язані з вимірником «поїздо-км», грн.;

$\sum N_{\text{річні}}$  - звітна величина поїздо-км пасажирського парку в приміському сполученні за рік;

$k_{\text{рент}}$  - коефіцієнт рентабельності роботи, величина якого встановлена за нормативом Укрзалізниці ( $k_{\text{рент}}=1,3\dots1,5$ ).

Плата залізниці за користування інфраструктурою ( $\Pi_3^{\text{інф}}$ ) може бути визначена за формулою:

$$\Pi_3^{\text{інф}} = \Pi_{\text{інф}}^{\text{т-км бр}} + \Pi_{\text{інф}}^{\text{поїздо-км}} = \left( \frac{\sum B_{\text{т-км бр}}^{\text{гк}}}{\sum P_{\text{бр}}^{\text{річні}}} + \frac{\sum B_{\text{т-км бр}}^{\text{ге}}}{\sum P_{\text{бр}}^{\text{річні}}} \right) \cdot k_{\text{рент}} + \left( \frac{\sum B_{\text{поїздо-км}}^{\text{гатз}}}{\sum N_{\text{річні}}} \right) \cdot k_{\text{рент}} \quad (4)$$

де  $\Pi_{\text{інф}}^{\text{т-км}}$  - плата за користування інфраструктурою, що віднесена на вимірник «т-км брутто» (для колійного господарства та господарства електропостачання);

$\Pi_{\text{інф}}^{\text{поїздо-км}}$  - плата за користування інфраструктурою, що віднесена на вимірник «поїздо-км» (господарство АТЗ);

$\sum V_{T-км}^{ГК} бр$  - сума витрат за статтями, що відносяться на господарство колії і пов'язані з вимірником «т-км бруто» за пробігом поїзних одиниць у приміському сполученні, грн.;

$\sum V_{T-км}^{ГЕ} бр$  - сума витрат за статтями, що відносяться на господарство електропостачання і пов'язані з вимірником «т-км бруто» за пробігом поїзних одиниць у приміському сполученні, грн.;

$\sum P_{бр}^{річні}$  - звітна величина т-км бруто за пробігом поїзних одиниць у приміському сполученні за рік;

$\sum V_{ПОЇЗДО-км}^{Гатз}$  - сума витрат за статтями, що відносяться на господарство автоматики, телемеханіки та зв'язку і пов'язані з вимірником «поїздо-км» за пробігом поїзних одиниць у приміському сполученні, грн.

Тоді загальна плата залізниці за просування електропоїзду та використання інфраструктури на вимірник 1 поїздо-км визначатиметься за формулою:

$$\Pi_{заг}^{поїздо-км} = \Pi_3^{пр.ел.} + \Pi_3^{інф} \quad (5)$$

Розрахунки на вимірник 1 поїздо-км на відміну від існуючих методологічних підходів дає змогу не тільки спростити розрахунки при визначенні плати залізницям за просування електропоїзду та користування інфраструктурою, але й підвищити ефективність використання рухомого складу, перш за все його продуктивності (це вплине на зниження експлуатаційних витрат залізниці та підвищення результативності її діяльності), а також оцінити забезпечення якості пасажирських перевезень, наприклад підвищення швидкості руху, зменшення часу знаходження пасажирів у русі (це вплине на підвищення соціальної ефективності пасажирських перевезень). Тобто у використанні саме цього вимірника при розрахунках зацікавлені як залізниця, так і оператор-перевізник.

## ВИСНОВКИ

Результати дисертаційного дослідження в сукупності вирішують наукову проблему обґрунтування теоретико-методологічних засад та науково-практичних рекомендацій щодо забезпечення та підвищення соціально-економічної ефективності пасажирських перевезень, перш за все приміських, шляхом зміни організаційно-правової форми управління ними. Основні висновки роботи полягають у такому:

1. Визначення понять «економічна ефективність» та «соціальна ефективність» дозволило обґрунтувати прямий взаємозв'язок між економічною та соціальною ефективністю, у тому числі у сфері пасажирських перевезень. Сформульовано уточнене визначення соціально-економічної ефективності пасажирських перевезень на залізничному транспорті, під якою слід розуміти результативність досягнення поставленої соціальної мети або бажаного

соціального ефекту, що полягає у задоволенні населення обсягом та якістю наданих транспортних послуг, при економному використанні транспортними підприємствами всіх видів ресурсів на заданий обсяг перевезень за певний період часу.

2. Доведено, що капіталовкладення в розвиток пасажирського залізничного транспорту варто розглядати як соціальні інвестиції, що мають низку особливостей, пов'язаних із специфікою продукції залізничного транспорту. Визначення поняття соціальних інвестицій на залізничному транспорті дозволило обґрунтувати застосування та сформулювати визначення таких основних показників ефективності соціального інвестування на залізничному транспорті: соціальний ефект; соціальна ефективність; економічна ефективність соціального інвестування; соціально-економічна ефективність.

3. На результати діяльності залізничного пасажирського транспорту впливає велика кількість факторів, що формують попит пасажирів на той чи інший вид перевезень. В дисертації узагальнено та систематизовано соціально-економічні фактори впливу на попит споживачів транспортних послуг з розподілом їх на три групи: об'єктивні, суб'єктивні з позиції перевізника та суб'єктивні з позиції пасажирів. Також запропоновано та обґрунтовано доцільність включення до суб'єктивних факторів з позиції пасажирів факторів, що обумовлюють суб'єктивний вибір виду транспорту пасажиром за першочерговими та другорядними критеріями в залежності від виду сполучення. Групування факторів за ознаками об'єктивності та суб'єктивності дозволяє транспортній компанії як використовувати важелі стимулювання транспортного попиту за рахунок вивчення спонукальних суб'єктивних мотивів поведінки потенційного пасажирів, так і враховувати об'єктивні фактори для коригування своїх дій щодо стимулювання попиту з метою забезпечення як соціальної, так й економічної ефективності пасажирських перевезень.

4. Встановлено, що зміна обсягів пасажирських перевезень за видами транспорту залежить від чисельності населення, його транспортної рухливості та розвитку мережі шляхів сполучення в країні. На основі цього в дисертації обґрунтовано та запропоновано при формуванні тарифів на пасажирські перевезення (особливо приміські, що мають соціальне значення) враховувати критерій доступності транспортних послуг для населення, який визначається індексом транспортної рухливості населення та індексом доступності транспортних послуг (транспортної доступності).

5. Існуючі процеси реформування та реструктуризації залізничної транспортної галузі дозволили сформулювати уточнене визначення понять «реформування» та «реструктуризація» залізничного транспорту. Реструктуризацію залізничного транспорту запропоновано трактувати як зміну внутрішньої організаційної структури управління галуззю, де основною метою є приведення наявної організаційної структури управління у відповідність з потребами її діяльності. Реформування - це зміна принципів взаємовідносин підприємств, які повинні сприяти поліпшенню управління залізничною галуззю, підвищенню ефективності перевезень та конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг і, як наслідок, поліпшенню його фінансово-економічних

результатів діяльності.

6. Для реалізації поставленого завдання в роботі розглянуто альтернативні організаційно-правові форми управління приміськими пасажирськими перевезеннями (існуюча Служба приміських пасажирських перевезень, Приватна транспортна компанія або Муніципальне транспортне підприємство). Для кожного варіанту організаційно-правової форми управління приміськими пасажирськими перевезеннями обґрунтовано економічні механізми взаємодії оператора-перевізника та залізниці. На основі аналізу цих механізмів визначено, що найбільшу соціальну-економічну ефективність матиме варіант, де у якості оператора-перевізника виступає Муніципальне транспортне підприємство, що дозволяє підвищити рівень компенсації експлуатаційних витрат залізниці за використання рухомого складу, інфраструктурних об'єктів у перевізному процесі та підвищити економічну ефективність їх діяльності.

7. У зв'язку зі зміною організаційно-правової форми управління приміськими пасажирськими перевезеннями на залізничному транспорті обґрунтовано та запропоновано в систему розрахункових ставок включити плату за просування пасажирських потягів приміського сполучення з використанням вимірника «поїздо-км», що на відміну від існуючих методологічних підходів дасть змогу не тільки спростити розрахунки при визначенні суми компенсації витрат залізниці за просування електропоїзду, але й підвищити ефективність використання рухомого складу та об'єктів інфраструктури, оцінити досягнутий рівень якості пасажирських перевезень, що забезпечить та вплине на підвищення соціально-економічної ефективності останніх.

## **СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

*- у наукових фахових виданнях:*

1. Жердев, М.Д. Реформування пасажирських перевезень залізничного транспорту в умовах ринкової економіки [Текст] / М.Д. Жердев, Ю.В. Мирошніченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2007. - № 17. – С. 73 – 75.

2. Мирошніченко, Ю.В. Реформування залізничного транспорту України та інтеграція в систему євроазійських транспортних коридорів [Текст] / Ю.В. Мирошніченко // Економіка: проблеми теорії та практики: зб.наук.пр. – Дніпропетровськ : ДНУ, 2009. - Випуск 252: В 6 т. – Т.Ш. — С. 834 - 841.

3. Мирошніченко, Ю. В. Державне регулювання соціально – економічної ефективності пасажирських перевезень [Текст] / Ю.В. Мирошніченко // Вісник Харківського нац. ун-ту ім. Каразіна. - Харків, 2009.- №840. – С. 175 - 180.

4. Жердев, М.Д. Вплив якості транспортного обслуговування на попит споживачів транспортних послуг [Текст] / М.Д. Жердев, Ю.В. Мирошніченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - Х.: УкрДАЗТ, 2010. - Вип. №29. - С. 250 – 253.

5. Мирошніченко, Ю.В. Визначення критерію доступності транспортних послуг на залізничному транспорті для населення на прикладі Харківської

області [Текст] / Ю.В. Мирошніченко // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб.наук.пр. - Х.: УкрДАЗТ, 2010. - Вип. №30. – С. 25 - 28.

6. Мирошніченко, Ю.В. Пропозиції щодо структурного перетворення в секторі приміських пасажирських перевезень на залізничному транспорті України [Текст] / Ю.В. Мирошніченко // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна, 2010. - Вип. №35. — С. 264 – 269.

7. Мирошніченко, Ю.В. Методичні підходи до визначення взаєморозрахунків між муніципальним транспортним підприємством (компанією) і залізницею за приміські перевезення пасажирів [Текст] / Ю.В. Мирошніченко // Вісник Харківського національного аграрного університету ім. В.В. Докучаєва. - Х.: Вид-во ХНАУ ім. В.В. Докучаєва, 2010. – Вип. №10. — С. 301 – 307.

8. Мирошніченко, Ю.В. Зміна фінансових потоків оператора-перевізника приміських пасажирських перевезень, враховуючи структурні перетворення [Текст] / Ю.В. Мирошніченко // Журнал «Економіст». – 2011. - №2. - С. 57-58.

- в тезах доповідей на міжнародних конференціях:

9. Жердев, М.Д. Ефективність впровадження додаткових послуг в пасажирських перевезеннях [Текст] / Жердев М.Д., Шуляк Ю.В. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х.: УкрДАЗТ, 2006. - № 14. – С.50.

10. Жердев, М.Д. Необхідність реформування тарифної політики на залізничному транспорті [Текст] / Жердев М.Д., Шуляк Ю.В. // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы I-ой Междунар. науч. – практ. конф. - ЕКУЗТ, 2006. - С.176-177.

11. Жердев, М.Д. Резерви підвищення доходності пасажирських перевезень в ринкових умовах [Текст] / М.Д. Жердев, Ю.В. Шуляк // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей 5 Міжнар. наук. конф., 27 – 28 квітня, 2006. - ДНУЗТ, 2006. – С. 29 – 30.

12. Мирошніченко, Ю.В. Впровадження реформування пасажирських перевезень залізничного транспорту України [Текст] / Ю.В. Мирошніченко // Проблеми и перспективы развития железнодорожного транспорта : LXVII Междунар. науч.-практ. конф.- Дн.: ДИИТ, 2007. - С. 339-340.

13. Мирошніченко, Ю.В. Конкурентоспроможність залізничного транспорту в умовах розвитку транспортного ринку [Текст] / Ю.В. Мирошніченко // Проблеми міжн. трансп. коридорів та єдиної транспортної системи України: III Міжнар. наук.-практ. конф., 4-10 червня. - Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х.,2007. - №18. - С. 23-24.

14. Мирошніченко, Ю.В. Реформування – як напрямок сталого розвитку залізничної галузі [Текст] / Ю.В. Мирошніченко // Стратегія забезпечення сталого розвитку України : Матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 20 травня 2008 р. – К.: РВПС України НАН України, 2008 р. – Ч.2. – С. 272 – 274.

15. Мирошніченко, Ю.В. Проблеми доходності пасажирських перевезень [Текст] / Ю.В. Мирошніченко // Проблеми економіки и управления на

железнодорожном транспорте: III Междунар. науч.-практ. конф., 23-27 июня, 2008 г. – К.: ГЭТУТ, 2008. – С.130 – 131.

16. Мирошниченко, Ю.В. Основні напрямки та задачі реформування українських залізниць на перспективу [Текст] / Ю.В. Мирошниченко // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: IV Міжна. наук.-практ. конф., 2-7 червня, 2008. - Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2008. - № 22. – С. 27.

17. Жердев, М.Д. Реформування залізничного транспорту України в пасажирських перевезеннях [Текст] / М.Д. Жердев, Ю.В. Мирошниченко, О.С. Гулай // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті: Матеріали I наук.-практ. конф., 08-09 жовтня, 2008. –К.: ДАЗТУ, 2008. – С. 35 – 37.

18. Мирошниченко, Ю.В. Соціальна політика держави в пасажирських перевезеннях на залізничному транспорті [Текст] / Ю.В. Мирошниченко // Проблеми економіки транспорту: VIII Міжнар. наук. конф., 16-17 квітня, 2009. – Д.: ДНУЗТ, 2009 р. – С. 55.

19. Мирошниченко, Ю.В. Реформування в сфері пасажирських перевезень на залізницях України на основі міжнародного досвіду [Текст] / Ю.В. Мирошниченко // Проблеми міжн. трансп. коридорів та єдиної транспортної системи України: V Міжнар. наук.-практ. конф., 1-6 червня, 2009р. - Вісник економіки транспорту і промисловості.–2009.-№27.– С. 23-24.

20. Мирошниченко, Ю.В. Досвід підвищення ефективності пасажирських перевезень за кордоном [Електронний ресурс] / Ю.В. Мирошниченко // Проблемы экономики и управления на ж-д трансп.: IV Межд. науч.-техн. конф.-ЭКУЖТ, 2009. - Интернет-конференция: <http://ekuzt.detut.edu.ua>. – С. - 24.

21. Мирошниченко, Ю.В. Проблеми щодо забезпечення прозорості перерозподілу експлуатаційних витрат на пасажирські та вантажні перевезення [Текст] / Ю.В. Мирошниченко // Проблеми економіки транспорту: IX Міжнар. наук. конф., 22-23 квітня, 2010 р. – Д.: ДНУЗТ, 2010 р. – С. 82.

22. Жердев, М.Д. Конкурентні переваги різних видів транспорту України у перевезенні пасажирів [Текст] / М.Д. Жердев, Ю.В. Мирошниченко // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: VI Міжнар. наук.-практ. конф., 7-12 червня, 2010р. - Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. - №30. – С. 196 – 197.

23. Мирошниченко, Ю.В. Формування доходів від пасажирських перевезень на залізничному транспорті [Текст] / Ю.В. Мирошниченко // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті: V Міжнар. наук. – практ. конф., 24-26 листопада, 2010 р. – Д.: ДНУЗТ, 2010 р. – С. 73 – 74.

## АНОТАЦІЯ

**Мирошниченко Ю.В. Забезпечення соціально-економічної ефективності приміських пасажирських перевезень на залізничному транспорті України. – Рукопис.**

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук зі

спеціальності 08.00.03 - економіка та управління національним господарством. - Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2011.

Дисертаційна робота присвячена дослідженню шляхів забезпечення соціально-економічної ефективності пасажирських перевезень в приміському сполученні за рахунок створення муніципальних транспортних підприємств (компаній).

Проведені теоретичні узагальнення і вироблені концептуальні підходи до визначення сутності поняття «соціально-економічна ефективність пасажирських перевезень» і визначені чинники, що впливають на її підвищення. З цією метою представлена загальна характеристика і структурно-логічний зв'язок елементів, що визначають соціальну і економічну ефективність пасажирських перевезень, розкрито їх системна сутність і визначені особливості чинників, що визначають попит пасажирів на транспортні послуги.

Проаналізовано досвід зарубіжних країн з організації пасажирських перевезень на залізничному транспорті, основні шляхи їх розвитку і розроблені теоретико-практичні основи створення муніципальних транспортних підприємств (компаній) у приміському сполученні з участю державних органів влади.

**Ключові слова:** залізничний транспорт, соціально-економічна ефективність пасажирських перевезень, приміське сполучення, реформування структур управління пасажирськими перевезеннями, резерви скорочення збитковості приміських перевезень, розрахункова ціна, оператор-перевезень.

## АННОТАЦИЯ

**Мирошниченко Ю.В. Обеспечение социально-экономической эффективности пригородных пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте Украины. – Рукопись.**

Диссертация на соискание научной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. - Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2011.

Диссертационная работа посвящена исследованию путей обеспечения социально-экономической эффективности пассажирских перевозок в пригородном сообщении за счет создания муниципальных транспортных предприятий (компаний).

Проведены теоретические обобщения и выработаны концептуальные подходы к определению сущности понятия «социально-экономическая эффективность пассажирских перевозок» и определены факторы, влияющие на ее повышение. С этой целью представлена общая характеристика и структурно-логическая связь элементов, определяющих социальную и экономическую эффективность пассажирских перевозок, раскрыта их системная сущность и определены особенности факторов определяющих спрос пассажиров на транспортные услуги.

Проанализирован опыт зарубежных стран по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте, основные пути их развития и разработаны теоретико-практические основы создания муниципальных транспортных предприятий (компаний) в пригородном сообщении с участием государственных органов власти.

Выявлены социально-экономические факторы, определяющие объем пассажирских перевозок, а также изучены социальные аспекты перевозок льготного контингента пассажиров и низкий уровень компенсации расходов, что в значительной степени приводит к все более возрастающей убыточности отрасли пассажирских перевозок.

Определен методический подход к расчету критериев доступности транспортных услуг для пассажиров в пригородном сообщении, характеризующих платежеспособный спрос населения, к которым относятся «индекс транспортной подвижности населения» и «индекс доступности транспортных услуг».

Обоснована необходимость разработки механизма учета критериев пользователей транспортных услуг с экономическими процессами железнодорожного транспорта и механизма оптимального распределения расходов за перевозку пассажиров в пригородном сообщении и доходных поступлений между муниципальным транспортным предприятием и железной дорогой.

Предложена модель финансово-экономических компенсаторов убытков железнодорожного транспорта от перевозок пассажиров со стороны государства и муниципальных органов власти, повышающих их социально-экономическую эффективность.

Разработаны варианты финансово-экономического механизма взаимодействия между субъектами хозяйствования пассажирского комплекса в зависимости от их участия в перевозочном процессе, в условиях структурных преобразований.

Предложена методика обоснования расчетных цен взаиморасчетов между муниципальным транспортным предприятием и железной дорогой за пригородные перевозки, учитывающие экономические интересы участников транспортного процесса. В основу определения расчетных цен положена калькуляция себестоимости измерителей эксплуатационной работы электропоезда. В процессе исследования определены условия адаптации финансово-экономического механизма взаиморасчетов для пригородного сообщения в условиях Южной железной дороги.

Разработана организационно-правовая модель создания и взаимодействия системы «железная дорога – оператор перевозок». При этом предложены этапы освоения перевозок (процент освоения перевозок оператором) с учетом рентабельности работы железной дороги.

Полученные результаты исследования и научно-практические рекомендации являются практической основой дальнейшего развития финансово-экономических отношений субъектов хозяйствования в отрасли пассажирских перевозок направленной на обеспечение социально-



экономической эффективности пригородных пассажирских перевозок в условиях дефицита бюджетных финансовых ресурсов компенсации затрат на перевозку льготного контингента.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, социально-экономическая эффективность пассажирских перевозок, пригородное сообщение, реформирование структур управления пассажирскими перевозками, резервы сокращения убыточности пригородных перевозок, расчетная цена, оператор - перевозок.

#### ANNOTATION

**Miroshnichenko Y.V. Provision of socio-economic efficiency of suburban passenger traffic on the railway transport of Ukraine. – Manuscript.**

Dissertation for the Candidate of Economic Science Degree, speciality 08.00.03– economics and management of national economy. – Ukrainian State Academy of Railway Transport, Kharkov, 2011.

Dissertation is devoted to investigation of ways to provide socio-economic efficiency of railway suburban passenger traffic due to establishment of municipal transport enterprises (companies).

It has been made theoretical conclusions and developed conceptual approaches to the nature of ‘socio-economic efficiency of suburban passenger transportation’ concept, as well as determined factors influencing its growth. For this purpose it has been presented the general characteristic and structural and logical link of elements determining socio-economic efficiency of passenger transportation, revealed their systematic nature, and determined specific features of factors which describe passengers’ demand for transportation.

Key words: railway transport, socio-economic efficiency of passenger transportation, suburban transportation, structural reforms in passenger transportation management, reserves for reduction of unprofitability of suburban transportation, calculated price, carrier.

Мирошниченко Юлія Володимирівна

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ  
ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ  
НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ**

спеціальність 08.00.03 - економіка та управління  
національним господарством

**АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

Н.Є. Каличева

---

—

Підписано до друку . .2011 р. Формат паперу 60x84 1/16.  
Друк різнограф. Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум. друк. арк.  
Наклад 100 прим. Зам. № \_\_\_\_ . Безкоштовно.

---

Видавництво УкрДАЗТ.  
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.  
61050, Харків, майдан Фейербаха, 7  
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків, майдан Фейербаха, 7

