УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Семенцова Олена Володимирівна

УДК 338.47 : 656.27

ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ АДАПТАЦІЇ ПРИМІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ДО РИНКОВИХ УМОВ

08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового
ступеня кандидата економічних наук

Харків – 2009 р.

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства транспорту України.

Науковий керівник – кандидат економічних наук, доцент

Балака Євгеній Іванович,

Українська державна академія залізничного транспорту, професор кафедри «Управління вантажною та комерційною роботою»

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, доцент

Бараш Юрій Савелійович,

Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, завідувач кафедри обліку, аудиту та інтелектуальної власності

кандидат економічних наук, доцент

Гудкова Вікторія Петрівна,

Державний економіко-технологічний університет транспорту, доцент кафедри економіки підприємств транспорту

Захист відбудеться «05» лютого 2010 року о 15-00 год. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українській державній академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майд. Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майд. Фейєрбаха, 7, ауд. 3.209.

Автореферат розіслано «_____»_____20__ р.

Вчений секретар

спеціалізованої вченої ради Чорнобровка І. В.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Концепцією Державної програми реформування залізничного транспорту України передбачено подальший його розвиток на основі принципів Європейської транспортної спільноти. Необхідною умовою для цього є удосконалення фінансово-економічного механізму, зокрема забезпечення більшої його прозорості шляхом удосконалення методів визначення експлуатаційних витрат та тарифоутворення. В повній мірі це відноситься і до приміського пасажирського транспорту, де проблема поліпшення економічного стану має системний характер і потребує комплексного вирішення фінансово-, організаційно- та соціально-економічних завдань.

Питанням удосконалення економічного механізму функціонування залізничного транспорту присвячено роботи Бараша Ю. С., Біленького М. Н., Бєлова І. В., Галабурди В. Г., Дейнеки О. Г., Диканя В. Л., Кулаєва Ю. Ф., Макаренка М. В., Позднякової Л. О., Цвєтова Ю. М. та інших. Питанням покращення фінансового стану, визначення собівартості та ціноутворення на залізничні перевезення приділено увагу у роботах Абрамова А. П., Аксьонова І. М., Балаки Є. І., Вакуленка С. П., Гудкова О. М, Гудкової В. П., Журавля О. І., Колесникової Н. М., Крейніна О. В., Саболіна В. А. Сича Є. М., Смєхової Н. Г. та інших. Незважаючи на різноманітність поглядів, актуальними та відкритими лишаються питання удосконалення методів визначення собівартості перевезень пасажирів та тарифоутворення у приміському сполученні, а також організаційно- та соціально-економічні питання щодо оптимізації меж функціонування приміського залізничного транспорту та перевезення пільгового контингенту пасажирів. Їх вирішення потребує комплексних ґрунтовних досліджень, що і визначило напрямок дисертаційної роботи.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана відповідно до Концепції державної програми реформування залізничного транспорту від 27.12.2006 р., науково-дослідної теми «Дослідження зміни рівня тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом та розробка відповідних методик» №35/07ЦТЕХ-616/07-ЦО (ДР № 0108U003477) як ініціативна, згідно з планом науково-дослідної роботи кафедри «Менеджмент на транспорті» Української державної академії залізничного транспорту.

Мета і завдання дослідження. Метою роботи є обґрунтування теоретичних основ та розроблення методичних рекомендацій щодо створення умов для покращення економічного стану приміського пасажирського залізничного транспорту України і його адаптації до ринкових форм господарювання.

Поставлена мета зумовила необхідність виконання таких завдань:

- узагальнити вітчизняний та світовий досвід функціонування залізничного транспорту у приміському сполученні, визначити тенденції його розвитку, уточнити проблемоутворюючі фактори та виявити пріоритетні напрямки удосконалення

функціонування приміського залізничного транспорту на основі системного підходу;

- організаційно та економічно обґрунтувати межі застосування приміських залізничних тарифів у відповідності до адміністративних меж приміських зон;

- дослідити теоретичні положення щодо доцільності подальшого збереження за приміськими залізничними перевезеннями статуту «соціально значущих» і його відповідність ринковим умовам;

- розробити методичні підходи до визначення економічно та соціально обґрунтованого розміру плати за проїзд у приміському залізничному сполученні окремих категорій пільгового контингенту;

- удосконалити метод визначення експлуатаційних витрат і собівартості перевезень в приміському залізничному сполученні на основі диференціації їх за маршрутами та відповідно до умов перевезень;

- розробити метод визначення верхньої межі плати за проїзд у приміському залізничному сполученні з урахуванням умов перевезень у конкурентному середовищі;

- удосконалити систему тарифоутворення в приміському сполученні з урахуванням кількісних та якісних факторів перевезень.

Об'єктом дослідження є економічні процеси функціонування приміського пасажирського залізничного транспорту України в умовах конкуренції.

Предметом дослідження є теоретичні засади і методичні підходи щодо створення умов для покращення економічного стану приміського пасажирського залізничного транспорту в період адаптації його до ринкового середовища.

Методи дослідження. Загальною методологічною базою дослідження є: діалектичний метод наукового пізнання – для уточнення причинно-наслідкових зв'язків виникнення проблемоутворюючих факторів у діяльності приміського залізничного транспорту; системний підхід – для комплексного вирішення організаційно-, соціально- та фінансово-економічних задач покращення роботи приміського залізничного транспорту; дедуктивний метод – для побудови логічного ланцюга досліджень від виявлення загальних закономірностей розвитку приміського залізничного транспорту до визначення шляхів поліпшення його економічного стану; логічного аналізу, порівняння – для визначення фінансово-економічного стану приміського залізничного транспорту, дослідження умотивованості надання приміським залізничним перевезенням статусу «соціально значущих», обґрунтування вартісних показників якості перевезень у приміському транспорті; метод економіко-математичного моделювання – для визначення математичної моделі побудови приміських залізничних тарифів в умовах планово-директивної економіки; метод поступових наближень і наукового заперечення «від зворотного» – для визначення обґрунтованості існуючої тарифної політики в приміських залізничних перевезеннях.

Інформаційною базою дослідження стали: законодавчі та нормативні акти, що регулюють діяльність залізничного транспорту України; статистичні дані та поточна

звітність, які відображують економічний стан вітчизняної економіки, транспортної галузі та роботи залізниць з перевезень пасажирів у приміському сполученні; результати наукових досліджень, в тому числі і ті, що виконувались за участю здобувача; матеріали науково-практичних конференцій; публікації закордонних та вітчизняних авторів та інші джерела.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у такому:

вперше:

- розроблено метод визначення верхньої межі тарифного коридору у приміському пасажирському залізничному сполученні, який дозволяє враховувати умови конкурентного ринку та якість перевезень;

удосконалено:

- метод визначення собівартості перевезень і експлуатаційних витрат в приміському залізничному сполученні, що дає змогу визначати собівартість перевезення пасажира на окремих ділянках певного маршруту на відміну від діючого методу, який побудовано на середньомережевих показниках;

- метод визначення гнучких тарифів у приміському залізничному сполученні, який на відміну від існуючого зонного методу, дає змогу встановлювати вартість перевезень з урахуванням умов конкурентного середовища за окремими маршрутами;

дістали подальшого розвитку:

- підходи до визначення економічно обґрунтованих меж дії приміських тарифів на перевезення пасажирів залізницею, які враховують відповідність приміських маршрутів адміністративній території приміської зони, що дозволить підвищити доходність приміського залізничного транспорту;

- теоретичне положення щодо статусу приміських залізничних перевезень в різних соціально-економічних умовах, обґрунтовано невідповідність традиційного визначення їх як «соціально значущих», відмова від якого створює підґрунтя для введення економічно обґрунтованих тарифів;

- методичні підходи до визначення системи диференційованої оплати за проїзд в приміському залізничному транспорті окремих категорій пасажирів пільгового контингенту відповідно до їх доходів, що знизить збитки від перевезень пільгових пасажирів у приміському сполученні.

Практичне значення одержаних результатів полягає в розробленні конкретних науково-практичних рекомендацій щодо меж застосування приміських тарифів відповідно до адміністративних меж приміських зон; визначення оплати за перевезення окремих категорій пасажирів пільгового контингенту; розрахунку собівартості та плати за проїзд у приміському залізничному пасажирському сполученні. Це дасть можливість підвищити доходність приміського залізничного транспорту та сприятиме його адаптації до ринкових умов господарювання, що продиктовано вимогами директив ЄС щодо інтеграції українського залізничного транспорту до Європейської транспортної системи.

Результати дисертаційного дослідження використані:

- Державною адміністрацією залізничного транспорту України при вирішенні задач щодо підвищення ефективності функціонування приміського пасажирського залізничного транспорту (довідка про впровадження № ЦЗМ-12/941 від 09.04.2009 р.);

- Головним управлінням приміських пасажирських перевезень Укрзалізниці при розрахунках собівартості перевезень пасажирів залізницею у приміському сполученні та встановленні тарифів на них (акт впровадження № ЦРП-9/276 Б від 06.04.2009 р.);

- фінансово-економічною службою Південної залізниці при конкретизації плану заходів щодо поліпшення фінансово-економічного стану приміського залізничного комплексу (довідка про впровадження № НФ-01-06/72А від 19.03.2009 р.);

- технічною службою Південної залізниці при вирішенні задач організаційно-технічного характеру з підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту у приміському пасажирському сполученні (довідка про впровадження № 006/94 від 19.03.2009 р.);

- у навчальному процесі при викладанні дисциплін «Організація виробництва на підприємствах транспорту», «Ціноутворення та тарифи на залізничному транспорті», «Управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту» кафедрою «Менеджмент на транспорті» УкрДАЗТ на факультеті «Економіка транспорту» та в дипломному проектуванні спеціалістів та магістрів спеціальності «Менеджмент організацій» і в структурних підрозділах Інституту перепідготовки і підвищення кваліфікації (ІППК) УкрДАЗТ (акт впровадження від 20.03.2009 р.).

Особистий внесок здобувача. Всі наукові результати, викладені в дисертації, отримані автором самостійно. З наукових праць, що опубліковано у співавторстві, в роботі використані тільки ті положення та ідеї, що є результатом особистих досліджень. А саме: в роботі [1] – досліджено діючий принцип побудови тарифів на приміські пасажирські залізничні перевезення пасажирів та визначено функціональні залежності вартості проїзду від дальності поїздки; [3] – досліджено існуючий принцип побудови системи тарифікації проїзду у приміському залізничному пасажирському сполученні та діючий за часів СРСР, зроблено висновки про їх схожість, запропоновано новий принцип тарифоутворення та метод визначення плати за проїзд, який йому відповідає; [6] – розроблено методи визначення собівартості, тарифів та вартості проїзду у приміському пасажирському сполученні; проведено відповідні розрахунки; [7] – обґрунтовано невідповідність умовам ринку надання приміським перевезенням пасажирів залізницею статусу «соціально значущих»; [9] – визначено нормативи експлуатаційних витрат у приміському сполученні на 1 секц-км та повну собівартість перевезень в реальних умовах приміського залізничного маршруту; [11] – досліджено закономірності розвитку приміських зон та транспортних систем, що їх обслуговують.

Апробація результатів роботи. Результати та висновки дисертаційного дослідження доповідались та отримали позитивну оцінку на щорічних Міжнародних

науково-технічних конференціях УкрДАЗТ (м. Харків, 2003 – 2009 р.), «Перспективні системи управління на залізничному, промисловому і міському транспорті» (м. Алушта, 2004, 2005 рр.), Міжнародних науково-практичних конференціях «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (с.м.т. Коктебель, 2004, 2006, 2007 рр.), 2-й науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління» (м. Київ, 2004 р.), щорічних Міжнародних наукових конференціях «Проблеми економіки транспорту» (м. Дніпропетровськ, 2005 – 2008 рр.), Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті» (м. Судак, 2006 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Дослідження та оптимізація економічних процесів» (м. Харків, 2006 р.), науково-практичній конференції «Стратегія економічного розвитку України: тенденції, пріоритети, перспективи» (м. Харків, 2006 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку підприємництва» (м. Харків, 2007 р.).

Публікації. За результатами дослідження опубліковано 27 наукових робіт, з них 13 статей у наукових виданнях (12 статей у фахових наукових виданнях). Загальний обсяг робіт 5,93 друк. арк., з них особисто автору належить 4,24 друк. арк.

Структура і об'єм роботи. Дисертаційна робота складається з вступу, чотирьох розділів, висновку, додатків і списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи 358 сторінок (з них 163 – основна частина), робота містить 17 таблиць, 18 рисунків та 19 додатків. Список використаних джерел містить 169 найменувань на 18 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано вибір теми та її актуальність, сформульовано мету, завдання дисертаційного дослідження, наукову новизну та практичне значення одержаних результатів, їх апробацію та віддзеркалення в опублікованих наукових працях.

У **першому розділі «Функціонування приміського пасажирського залізничного транспорту в сучасних економічних умовах»** проведено огляд та узагальнення вітчизняного та закордонного досвіду функціонування цього сполучення, що показав обмежений характер досліджень щодо шляхів покращення його економічного стану.

Огляд законодавчих та нормативно-правових актів свідчить про значну увагу державних органів управління до розвитку приміського транспорту. Відповідно до вимог сьогодення розроблена та втілюється у життя Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту, в якій акцентовано увагу на удосконаленні фінансово-економічної системи залізничного транспорту, зокрема приміського.

Закордонний досвід показує, що проблема збитковості притаманна переважній більшості залізниць світу і спонукає уряди та адміністрації залізниць різних держав світу до реформування галузі.

Більшість країн, що входили до СРСР і мали рівні умови функціонування приміського залізничного транспорту на момент розпаду, за часів незалежності змінили підходи до встановлення плати за проїзд, в основі яких лежить підвищення тарифів. Огляд робіт показав, що при визначенні проїзної плати в приміському сполученні актуальними питаннями є врахування якості послуг (умов перевезень, швидкості руху тощо).

Розроблення та обґрунтування шляхів поліпшення економічного стану приміського пасажирського залізничного транспорту є можливим лише за умови більш поглибленого визначення проблемоутворюючих факторів його розвитку.

У **другому розділі «Визначення пріоритетних напрямків поліпшення економічного стану приміського залізничного транспорту»** уточнено проблемоутворюючі фактори в діяльності приміського пасажирського залізничного транспорту на основі виявлення протиріч між теперішнім характером його продуктивних сил і ринковою формою виробничих відносин в суспільстві, що виникли внаслідок недостатнього врахування дії загальних законів розвитку. Це дало змогу визначити пріоритетні напрямки поліпшення економічного стану приміського залізничного транспорту.

Аналіз роботи приміського пасажирського залізничного транспорту України показав його збитковість протягом 2000 – 2008 рр. (рис. 1) та стійку тенденцію до погіршення економічного стану.

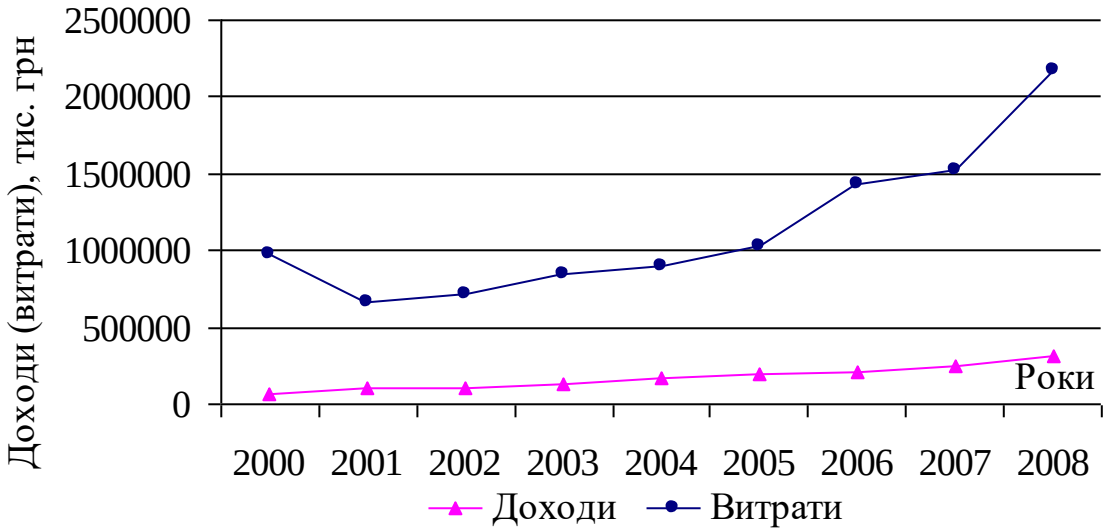

Рис. 1. Динаміка доходів та витрат від перевезень пасажирів Укрзалізницею у приміському сполученні

Протягом періоду, що аналізувався, покриття витрат доходами від перевезень пасажирів у приміському сполученні не перевищувало 20 %. В такій ситуації є неможливим оновлення рухомого складу навіть в умовах простого відтворення.

Діалектичний метод дослідження дозволив встановити, що негативні тенденції в розвитку приміського залізничного транспорту є проявом дії основних законів діалектики внаслідок окремих управлінських рішень. Ці тенденції мають системний характер і визначення шляхів їх подолання обумовлено застосуванням комплексного підходу. З метою систематизації задач, розв'язання яких дозволить поліпшити економічний стан приміського транспорту, в роботі розглянуто концепцію побудови його економічної системи.

Застосування такого підходу дало змогу виділити пріоритетні напрями дослідження щодо поліпшення економічного стану приміського залізничного транспорту (рис. 2) і визначити методи вирішення поставлених задач.

Рис. 2. Основні напрями дослідження щодо удосконалення функціонування приміського пасажирського залізничного транспорту

У **третьому розділі «Організаційно- та соціально-економічний аспекти удосконалення функціонування приміського пасажирського залізничного транспорту»** запропоновано підходи до встановлення оптимальних меж перевезень пасажирів за приміськими тарифами відповідно до адміністративних меж приміських зон; обґрунтовано положення про невідповідність умовам ринку збереження за приміськими залізничними перевезеннями пасажирів статусу «соціально значущих», що є підґрунтям для встановлення низьких тарифів; запропоновано метод економічно та соціально обґрунтованого розміру оплати за проїзд в приміському залізничному транспорті окремих категорій пільгового контингенту пасажирів відповідно до їх доходів.

Встановлено, що маршрути приміських поїздів значно перевищують адміністративні межі приміських територій, а обсяги перевезень нижчі за встановлені Державними будівельними нормами для приміського транспорту. Запропоновано застосування приміських тарифів у межах адміністративних територій приміської зони, а поза ними – загальних пасажирських тарифів, що дасть можливість підвищити доходи до 50 % (організаційно-економічний аспект).

Виявлено соціально-економічні причини надання приміським залізничним перевезенням пасажирів за радянських часів статусу “соціально значущих”, що стало підставою для встановлення низьких тарифів. Дослідження даних економічного розвитку СРСР дозволило обґрунтувати, що низький рівень приміських тарифів насамперед зменшував вартість перевезення мешканців передмість до місць роботи, тим самим зменшуючи вартість робочої сили і, як наслідок, вартість виробленої продукції. Збереження в умовах сьогодення такого статусу для приміських залізничних перевезень і утримання тарифів на них на низькому рівні змушує Укрзалізницю бути фінансовим донором для інших суб’єктів господарської діяльності, не створює умов для розширеного відтворення і адаптації до ринкових відносин. Надання пільг різним категоріям пасажирів не забезпечує умов соціальної справедливості, бо реальні доходи громадян певних категорій, що мають право пільгових умов користування приміським залізничним транспортом, є досить високими. Покращення фінансового стану приміського пасажирського залізничного транспорту можливе шляхом зміни діючого законодавства на користь впровадження системи диференційованих тарифів, яка враховує рівень доходів окремих категорій пільгового контингенту (соціально-економічний аспект).

Пропонується, що право безкоштовного проїзду зберігається за пасажирами, доходи яких менші або дорівнюють мінімальному прожитковому рівню, а для пасажирів з більшими доходами вводиться гнучка система часткової оплати за проїзд. Пасажири пільгових категорій, чиї доходи перевищують середню заробітну плату, сплачують повну вартість проїзду. Досліджувалися два варіанти оплати за проїзд пасажирів у межах зазначених доходів. Перший передбачає прямо пропорційне підвищення частки оплати за проїзд, а другий – нелінійний характер,

тобто темпи зростання рівня оплати збільшуються з ростом доходів пасажирів (рис. 3).

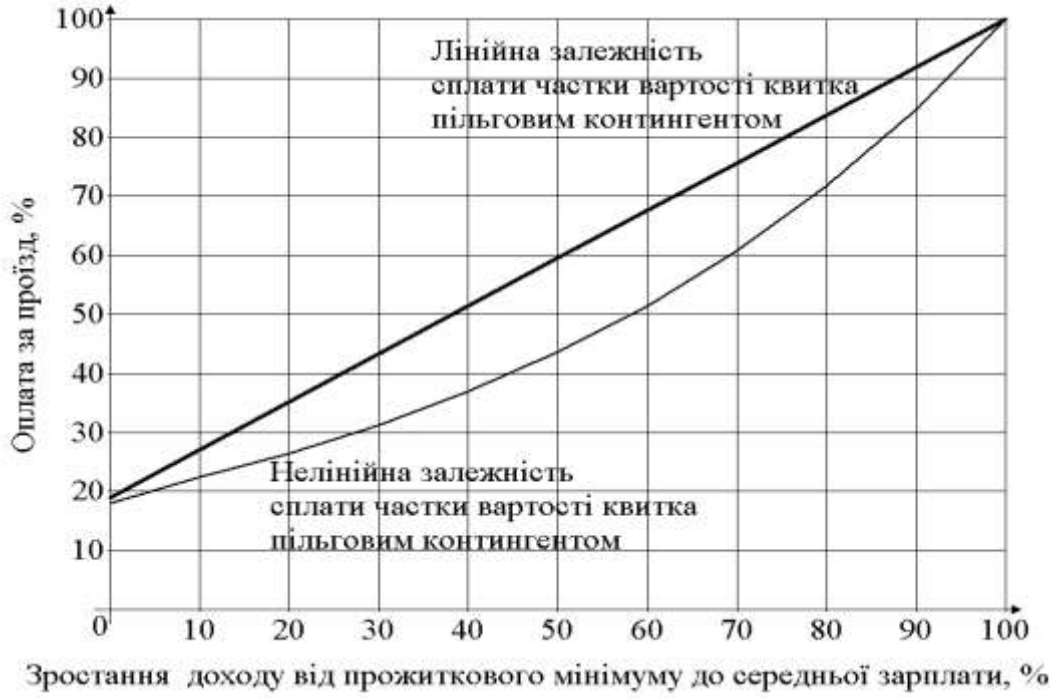

Рис. 3. Залежність зростання частки можливої оплати за проїзд пасажиром пільгової категорії від зростання доходів

Обґрунтовано, що з метою підтримання найбільш соціально вразливих верств населення доцільно впровадити нелінійну залежність визначення величини частки оплати вартості проїзду ($C_n^{пк}$) пасажирами пільгових категорій:

$$C_n^{пк} = C_n^{повн} \cdot y_{баз} \cdot \left(\sqrt[n-1]{\frac{y_{повн}}{y_{баз}}} \right)^n , \qquad (1)$$

де $C_n^{повн}$ - повна вартість проїзду пасажира залізницею у приміському сполученні, грн;

$y_{повн}$ - рівень оплати проїзду при доходах на рівні середньої заробітної плати в країні, %;

$y_{баз}$ - рівень оплати за проїзд при доходах, рівних прожитковому мінімуму, %;

n - кількість визначених меж інтервалів зростання доходів, од.

Комплексний підхід у пошуку шляхів поліпшення економічного стану приміського пасажирського залізничного транспорту потребує удосконалення фінансово-економічних аспектів його роботи.

У **четвертому розділі «Фінансово-економічний аспект удосконалення функціонування приміського пасажирського залізничного транспорту»** удосконалено метод визначення експлуатаційних витрат і собівартості перевезень в приміському залізничному сполученні, що дає можливість визначати собівартість перевезення пасажира на окремих ділянках певного маршруту; розроблено метод визначення верхньої межі тарифного коридору у приміському пасажирському залізничному сполученні, який дозволяє враховувати умови конкурентного ринку та якість перевезень, а також метод визначення гнучкої системи тарифів у приміському залізничному сполученні шляхом їх диференціації за маршрутами.

Обґрунтовано доцільність впровадження уніфікованого методичного підходу та формалізовано метод визначення собівартості 1 секц-км (для електротяги), 1 ваг-км (для теплотяги), 1 поїздо-км та 1 пас-км у приміському сполученні на основі калькулювання витрат за статтями, які формуються за місцем їх виникнення (рис. 4). Проведено розрахунки нормативів витрат для електрорухомого складу.

Виходячи з того, що собівартість 1 поїздо-км на певному маршруті j є величиною відносно сталою, собівартість 1 пас-км ($C_{ij}^{місткк}$) буде змінюватися в результаті зміни кількості пасажирів у поїзді на окремих i-тих ділянках. Такий підхід має такий формалізований вигляд:

$$C_{ij}^{місткк} = \frac{n_{с(в)\ j} \cdot \sum_{k=1}^{p} З_{k\ j}}{l_j \cdot A_{норм} \cdot k_{i\ j}} + \frac{З_{нг\ i\ j}}{l_{i\ j} \cdot A_{норм} \cdot k_{i\ j}} - \frac{C_{i\ j}^{пп}}{l_{i\ j} \cdot A_{норм} \cdot k_{i\ j}}, \qquad (2)$$

де $n_{с(в)\ j}$ - відповідно кількість секцій (для електрорухомого складу) або вагонів (для дизель-потягів) у приміському поїзді, од.;

k - відповідна стаття калькуляції витрат;

p - кількість статей калькуляції витрат;

$З_{k\ j}$ - витрати за статтями калькуляції (без врахування витрат на нитку графіка та попутні послуги), грн / 1 секц-км;

l_j - довжина приміського залізничного маршруту, км;

$A_{норм}$ - нормативна кількість місць у приміському поїзді, місць;

$k_{i\ j}$ - коефіцієнт використання місткості приміського поїзда;

$З_{нг\ i\ j}$ - витрати, пов’язані з використанням нитки графіка, грн;

$C_{i\ j}^{пп}$ - витрати на надання попутних послуг, грн;

$l_{i\ j}$ - довжина ділянки, км.

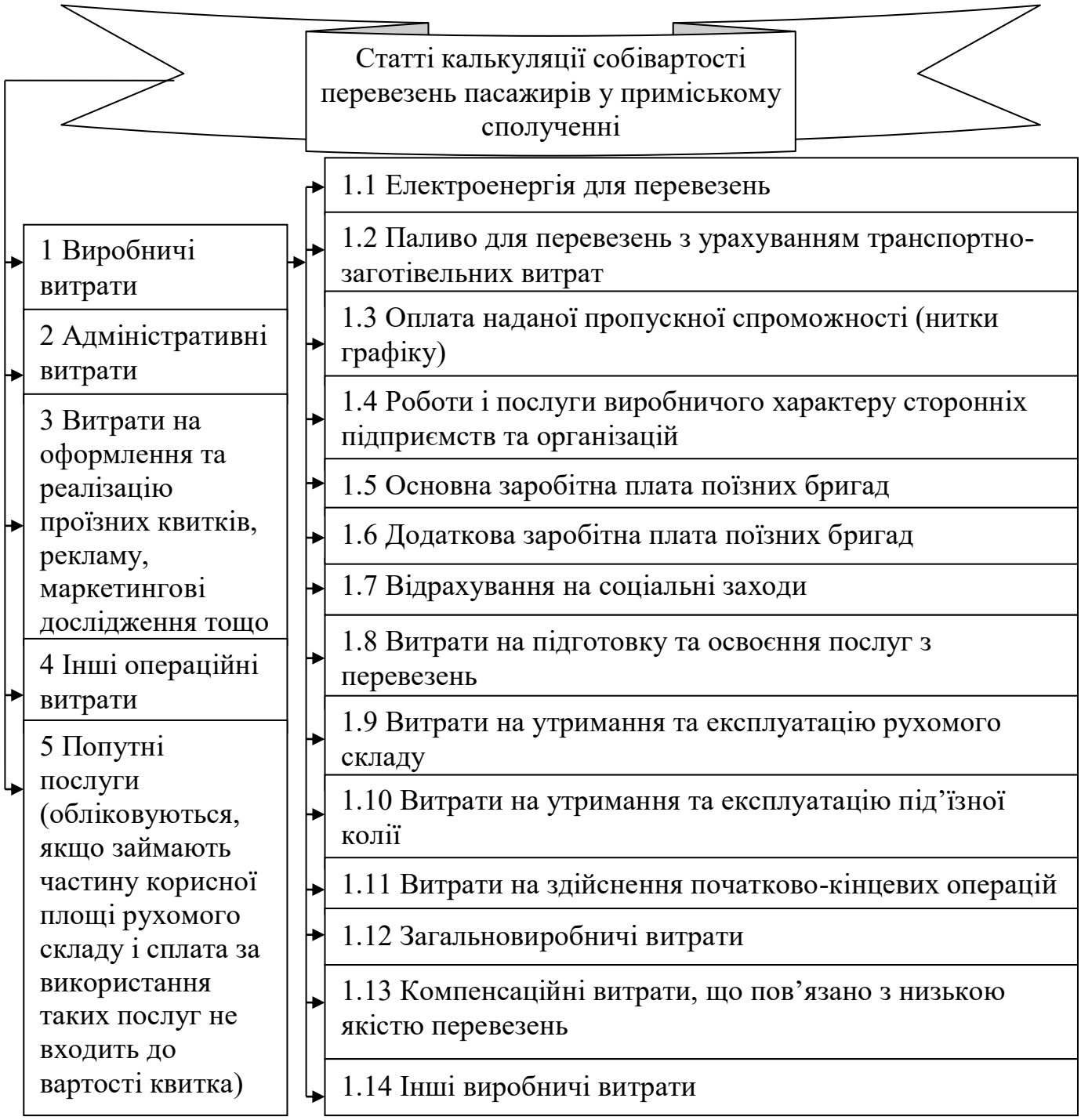

Рис. 4. Статті калькуляції витрат на перевезення пасажирів залізницею у приміському сполученні

Запропонований метод використаний для розрахунків собівартості 1 поїздо-км та 1 секц-км, 1 ваг-км для конкретного маршруту Південної залізниці та 1 пас-км за його окремими ділянками, де середня населеність потяга на відповідних ділянках визначалася шляхом періодичного обстеження.

Умовою достовірного визначення собівартості перевезень на окремих приміських маршрутах є планове періодичне обстеження пасажиропотоків, які змінюються за часом доби, днем тижня, сезоном, що передбачено відповідними документами.

Такий підхід дозволяє визначити собівартість перевезень пасажирів на окремій ділянці і між окремими станціями маршруту і є підставою для економічно обґрунтованої диференціації тарифів.

Розроблено метод визначення верхньої межі цінового коридору ($C_n^{ВМ}$), який дозволяє враховувати кількість послуги, що надається (відстань перевезень), та її якість (комфортність, час поїздки) порівняно з конкурентними видами транспорту. Верхню межу вартості проїзду у залізничному приміському пасажирському сполученні можна визначити за формулою

$$C_n^{ВМ} = З_{прям}^{конк} + З_{дор}^{конк} + З_{ен}^{конк} - З_{дор}^{зал} - З_{ен}^{зал}, \qquad (3)$$

де $З_{прям}^{конк}$ - прямі витрати пасажира на проїзд у приміському сполученні конкурентним транспортом (вартість проїзду), грн;

$З_{дор}^{зал(конк)}$ - грошовий еквівалент витрат часу пасажирів під час поїздки залізницею або конкурентним транспортом, що оцінюється величиною можливих втрат частини заробітної плати за загальний час перебування в дорозі, грн;

$З_{ен}^{зал(конк)}$ - грошовий еквівалент витрат енергії одного пасажира при прямуванні у приміському сполученні залізницею чи конкурентним видом транспорту, грн.

Запропоновано методи розрахунку впливу цих факторів на величину тарифу.

Обґрунтовано метод визначення тарифів у межах цінового коридору, рівень яких забезпечить конкурентоспроможність приміського залізничного транспорту. Він побудований за принципом відповідності оплати за проїзд дальності та умовам перевезень взамін діючому принципу «чим далі їдеш, тим менше сплачуєш» за кожен наступний кілометр відстані.

Вартість проїзду одного пасажира у приміському поїзді ($C_{n\,i\,j}^{місткість}$) з урахуванням фактичного використання місткості поїзда пропонується визначати за формулою

$$C_{n\,i\,j}^{\text{містк}} = \sum_{i=1}^{m} \frac{D_j \cdot l_{i\,j}}{l_j \cdot A_{норм} \cdot k_{i\,j}}, \qquad (4)$$

де m - кількість ділянок між суміжними станціями, що складають маршрут пасажира, од.;

D_j - розрахункова величина доходних надходжень при середній населеності поїзда, (за умови оплати кожним пасажиром та відшкодування за перевезення пільгового контингенту) за рейс по маршруту j від одного приміського електропоїзда, грн.

Для забезпечення конкурентоспроможності приміського залізничного транспорту величиною доходних надходжень слід прийняти розрахункову суму коштів, яку може отримувати залізниця за один рейс приміського поїзда маршрутом j при оплаті кожним пасажиром за проїзд (або отримання компенсації) за умови, що плата за проїзд буде встановлена між нижньою і верхньою межами тарифного коридору.

Проведено розрахунки рекомендованих тарифів і вартості проїзду пасажирів на окремому маршруті у певних умовах (рис. 5).

Рис. 5. Ціновий коридор встановлення вартості проїзду у приміському пасажирському залізничному сполученні за підходом, що пропонується

Запропонований підхід до тарифоутворення створює умови для збільшення привабливості, прибутковості і забезпечення конкурентоспроможності приміського залізничного транспорту.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі розроблено теоретичні основи, методичні та практичні рекомендації щодо удосконалення функціонування приміського пасажирського залізничного транспорту. Узагальнення результатів, що отримані під час дослідження, дало змогу зробити наступні висновки.

1. Вітчизняний та закордонний досвід роботи залізниць показує, що проблема збільшення доходності у приміському сполученні властива переважній більшості країн світу та спонукає уряди і адміністрації залізниць різних держав до реформування галузі. Визначено, що проблемоутворюючі фактори в роботі приміського залізничного транспорту України мають системний характер, їх

виникнення обумовлено проявом основних законів розвитку, а їх вирішення потребує комплексного підходу. Виділено пріоритетні напрямки поліпшення економічного стану приміського залізничного транспорту.

2. Дослідження меж функціонування приміського залізничного транспорту (організаційно-економічний аспект) свідчить про їх невідповідність адміністративній території приміської зони. Запропоновано застосування приміських тарифів у межах адміністративних територій приміської зони, а поза ними – загальних пасажирських тарифів, що значно збільшить доходні надходження від перевезень.

3. Досліджено причини надання приміським пасажирським залізничним перевезенням статусу “соціально значущих” (соціально-економічний аспект) в умовах планово-директивної економіки, наслідком чого є встановлення низьких тарифів на перевезення та утримання їх рівня в умовах сучасного ринку, а також надання пільг різним категоріям пасажирів. Причини надання такого статусу не відповідають реальному характеру існуючих економічних відносин.

4. Запропоновані методичні підходи до визначення диференційованої оплати за проїзд окремих категорій пасажирів пільгового контингенту (фінансово-економічний аспект) дають можливість встановлювати проїзну плату у залежності від рівня індивідуальних доходів таких пасажирів.

5. Розроблений метод визначення експлуатаційних витрат та собівартості роботи залізниці у приміському пасажирському сполученні (фінансово-економічний аспект) дозволяє встановлювати планову та фактичну собівартість 1 поїздо-км, 1 секц-км та 1 ваг-км для конкретних приміських маршрутів та 1 пас-км на окремих їх ділянках за умов різної населеності та складу поїзда і виходячи з цього, визначати економічно обґрунтовані тарифи.

6. Розроблений метод визначення верхньої межі вартості проїзду у приміському залізничному сполученні (фінансово-економічний аспект) дає можливість визначати розмір плати за перевезення пасажирів з урахуванням плати за аналогічні послуги конкурентів) і умов перевезень.

7. Запропонований метод встановлення вартості проїзду у приміському сполученні (фінансово-економічний аспект) дає можливість визначати плату за проїзд в межах тарифного коридору, що збільшує привабливість, прибутковість і забезпечує конкурентоспроможність приміського залізничного транспорту.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у фахових виданнях:

1. Балака Є. І. Закономірності формування плати за проїзд у приміському сполученні / Є. І. Балака, О. В. Семенцова, А. М. Шевчик // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2006. – № 13. –С. 138 – 142.

2. Семенцова О. В. Необхідність переходу на нові принципи побудови тарифів у сфері приміських пасажирських перевезень за умов ринкових відносин / О. В. Семенцова // Вісник Харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна. Економ. серія. – 2006. – № 719. – С. 114 – 117.

3. Балака Є. І. Концепція удосконалення оплати за проїзд у приміському сполученні / Є. І. Балака, О. В. Семенцова // Залізничний транспорт України. – 2006. – № 4. – С. 71 – 73.

4. Семенцова О. В. Удосконалення системи оплати за проїзд пільговим контингентом у приміському залізничному сполученні / О. В. Семенцова // Вісник Харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна. Економ. серія. – 2006. – № 754. – С. 186 – 190.

5. Семенцова О. В. Методичні підходи до визначення тарифів на приміські залізничні перевезення в умовах конкуренції / О. В. Семенцова // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту: Серія "Економіка і управління". – 2007. – Вип. 9. – С. 46 – 52.

6. Балака Є. І. Визначення собівартості та тарифів на приміські залізничні пасажирські перевезення / Є. І. Балака, О. В. Семенцова, О. Л. Васильєв // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна. – 2007. – Вип. 16. – С. 115 – 121.

7. Балака Є. І. Соціальна значущість приміських залізничних перевезень у різних соціально-економічних умовах / Є. І. Балака, О. В. Семенцова // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 4. – С. 85 – 88.

8. Семенцова О. В. Методичні підходи до визначення нормативів витрат на перевезення пасажирів у приміському сполученні / О. В. Семенцова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту : серія "Економіка і управління". – 2007. – Вип. 10. – С. 105 – 112.

9. Данько М. І. Удосконалення методології визначення експлуатаційних витрат на залізничному транспорті як передумова його реформування /М. І. Данько, Є. І. Балака, Ю. Є. Калабухін, О. В. Семенцова // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 6. – С. 3 – 5.

10. Семенцова О. В. Діалектика ринку послуг з перевезень приміських пасажирів / О. В. Семенцова // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна. – 2008. – Вип. 22. – С. 266 – 269.

11. Балака Є. І. Закономірності розвитку приміських зон та транспортних систем, що їх обслуговують / Є. І. Балака, О. В. Семенцова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2008. – № 23. – С. 84 – 86.

12. Семенцова О.В. Обґрунтування встановлення відстані функціонування приміського комплексу відповідно адміністративним межам приміських зон / О. В. Семенцова // Залізничний транспорт України. – 2008. – № 4. – С. 60 – 62.

Статті у інших наукових виданнях:

1. Семенцова О.В. Підходи щодо удосконалення системи оплати за проїзд пільговим контингентом у приміському залізничному сполученні / О. В. Семенцова // Вагонний парк. – 2007. – № 3. – С. 54 – 55.

Тези наукових доповідей:

1. Погасій С. О. Про необхідність створення технічних засобів обліку приміського пасажиропотоку / С. О. Погасій, О. В. Семенцова // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – 2004. – № 4, 5. – С. 77.
2. Погасій С. О. Вплив розвитку транспортних коридорів на приміські залізничні перевезення / С. О. Погасій, О. В. Семенцова // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2004. – № 7. – С. 73 – 74.
3. Погасій С. О. Визначення планової величини доходів від приміських перевезень на залізниці / С. О. Погасій, О. В. Семенцова // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління : тези доповідей другої науково-практичної конференції . В 2-х ч. – К. : КУЕТТ, 2004. – Ч. 2 : Економіка і управління. – С. 97 – 98.
4. Погасій С. О. Зменшення збитковості приміських перевезень за рахунок диференціації відстані приміської зони / С. О. Погасій, О. В. Семенцова // Проблеми економіки транспорту. IV Міжнародна наукова конференція : тези доповідей. – Дніпропетровськ : Рекламно-видавничий відділ ДІІТу, 2005. – С. 109.
5. Семенцова О. В. Проблеми визначення кількості пасажирів пільгового контингенту на приміських перевезеннях / О. В. Семенцова // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – 2005. – С. 128.
6. Балака Є. І. Нові підходи до визначення тарифів на приміські залізничні перевезення / Є. І. Балака, О. В. Семенцова // Проблеми економіки транспорту. V Міжнародна наукова конференція : тези доповідей. – Дніпропетровськ : Рекламно-видавничий відділ ДІІТу, 2006. – С. 5 – 6.
7. Семенцова О. В. Діючі принципи побудови тарифів на приміські пасажирські перевезення / О. В. Семенцова // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2006. – № 14. – С. 75 – 76.
8. Балака Є. І. Соціальна значущість приміських пасажирських перевезень за умов ринкових відносин / Є. І. Балака, О. В. Семенцова // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції. – К. : КУЕТТ, 2006. – С. 6 – 7.
9. Семенцова О. В. Необхідність зміни тарифної політики в сфері приміських перевезень / О. В. Семенцова // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції. – К. : КУЕТТ, 2006. – С. 102 – 104.
10. Семенцова О. В. Концептуальні підходи до визначення конкурентоспроможних тарифів на приміські залізничні пасажирські перевезення /

О. В. Семенцова // Труди V-ї міжнародної науково-практичної конференції. – Х. : НТУ “ХПІ”, 2006. – С. 143.

11. Балака Є. І. Удосконалення методів визначення собівартості приміських залізничних перевезень в умовах створення операторів перевезень / Є. І. Балака, О. В. Семенцова // Проблеми економіки транспорту. VI Міжнародна наукова конференція : тези доповідей. – Дніпропетровськ : Рекламно-видавничий відділ ДІІТу, 2007. - С. 26-27.

12. Балака Є.І. Алгоритм визначення собівартості перевезень пасажирів у приміському пасажирському залізничному сполученні / Є. І. Балака, О. В. Семенцова // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2007. – № 18. – С. 93 – 94.

13. Балака Є. І. Підходи щодо удосконалення методів визначення собівартості приміських залізничних пасажирських перевезень / Є. І. Балака, О. В. Семенцова // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва : зб. матеріалів міжнародної науково-практичної конференції : В 2-х ч. – Х. : ХНАДУ, 2007. – Ч. 2. – С. 109 – 110.

14. Семенцова О. В. Доцільність перегляду встановлення відстані функціонування приміського залізничного пасажирського комплексу відповідно до адміністративних меж приміських зон / О. В. Семенцова // Проблеми економіки транспорту. VII Міжнародна наукова конференція : тези доповідей. – Дніпропетровськ : Рекламно-видавничий відділ ДІІТу, 2008. – С. 65.

АНОТАЦІЯ

Семенцова О.В. Економічні аспекти адаптації приміського пасажирського залізничного транспорту до ринкових умов – рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за фахом 08.00.04 - економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2009.

Дисертація присвячена дослідженню теоретичних та методичних підходів щодо поліпшення економічного стану приміського пасажирського залізничного транспорту України з урахуванням факторів ринку.

Досліджено вітчизняний і закордонний досвід функціонування приміських залізничних перевезень, визначено пріоритетні напрямки поліпшення економічного стану приміського залізничного транспорту.

Розроблено пропозиції щодо доцільності меж дії приміських залізничних тарифів (організаційно-економічний аспект), обґрунтовано розширення соціальної бази платних перевезень (соціально-економічний аспект).

Розроблено теоретичні і методичні підходи до визначення собівартості та тарифів приміського залізничного транспорту (фінансово-економічний аспект).

Ключові слова: приміське сполучення, соціальна значущість, витрати, доходи, тарифи.

АННОТАЦИЯ

Семенцова О.В. Экономические аспекты адаптации пригородного пассажирского железнодорожного транспорта к рыночным условиям – рукопись.

Диссертация на соискание научной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2009.

Диссертация посвящена исследованию теоретических и методических подходов к улучшению экономического состояния пригородного пассажирского железнодорожного транспорта Украины с учётом факторов рынка.

Исследован отечественный и зарубежный опыт функционирования пригородных железнодорожных перевозок. Определены основные проблемы его развития и причины, влияющие на ухудшение финансового положения.

Исследованы закономерности развития пригородных зон и транспортных систем, их обслуживающих; построение, функционирование и развитие рынка услуг по перевозке пассажиров в пригородном сообщении, составляющими которого являются пассажиры, железная дорога (оператор железнодорожных перевозок), конкуренты, государство (в т.ч. органы местного самоуправления), собственники предприятий и т.д. Полученные результаты свидетельствуют о несоответствии развития пригородных зон и транспортных систем, их обслуживающих, действию основных законов диалектики и общего экономического закона соответствия производственных отношений характеру производительных сил, что приводит к проблемному финансовому состоянию пригородного железнодорожного транспорта.

Рассмотрены подходы к определению границ действия пригородных железнодорожных тарифов (организационно-экономический аспект), сделаны выводы о целесообразности установления их в соответствии с административной территорией пригородной зоны. Обоснованность предложения подкреплена расчётами дополнительных доходов от перевозок пассажиров железной дорогой.

Исследование причин и последствий предоставления пригородным пассажирским железнодорожным перевозкам статуса «социально значимых» (социально-экономический аспект) показало, что он был целесообразен в условиях административно-командной системы хозяйствования, поскольку помогал в общегосударственных масштабах получать недорогую рабочую силу и направлять, так сказать, «высвободившуюся» (точнее, недополученную) часть денежной массы из сферы потребления в сферу производства. Следствием его применения в пригородном сообщении является установление традиционно низкой оплаты за проезд и предоставление множества льгот на перевозки пассажиров. Сохранение этого статуса для перевозок пассажиров в пригородном сообщении противоречит принципам рыночной экономики. Для решения вопроса предложено перейти к экономически обоснованной системе определения стоимости проезда с учётом

факторов рыночной среды и внедрению системы предоставления льготных условий проезда законодательно определённым категориям пассажиров, что учитывает уровень их доходов.

Обобщение подходов к тарифообразованию в пригородном пассажирском сообщении Украины и стран СНГ, имеющих общие маршруты, свидетельствует, что существующая система определения платы за проезд, являющаяся следствием административно-командного способа хозяйствования, применяется лишь на украинских железных дорогах и не соответствует принципу адекватности стоимости проезда объему полученной услуги.

Предложены нетрадиционные для железнодорожной отрасли методические подходы к определению себестоимости перевозок в пригородном сообщении (финансово-экономический аспект). Метод позволяет рассчитывать плановую и фактическую себестоимость 1 пас-км для отдельных пригородных направлений в условиях различной населённости и составности поездов, исходя из чего определять экономически обоснованные тарифы.

Предложены методические подходы к определению стоимости проезда в пригородном железнодорожном сообщении (финансово-экономический аспект) в условиях конкуренции в пределах ценового коридора, где нижняя граница – затраты дороги на перевозки, а верхняя – стоимость аналогичных услуг конкурентного перевозчика с учётом количественных и качественных факторов предоставляемой услуги, что оценивается на основе энергетического подхода.

Разработан программный продукт для определения: нормативов затрат и себестоимости 1 пас-км в пригородном сообщении и, на основании этого, тарифов; установления верхнего предела стоимости проезда в условиях конкуренции с учётом качественных факторов предоставляемой услуги, которые оцениваются на основе энергетического подхода; стоимости проезда адекватно количеству и качеству полученной услуги.

Проведены расчёты ценового коридора для отдельного маршрута пригородных железнодорожных перевозок.

Ключевые слова: пригородное сообщение, социальная значимость, затраты, доходы, тарифы.

ANNOTATION

Sementsova O.V. The economic aspects of adaptation of suburban passenger railway transport to the market environtment – manuscript.

Dissertation to obtain scientific degree of candidate of economic sciences on speciality 08.00.04 – an economic and management of enterprises (according to the types of economic activity). Ukrainian State Academy of Railway Transport, Kharkiv, 2009.

Deals with theoretical and methodical approaches as to the improvement of economic situation of Ukrainian of suburban railway traffic taking into account market factors have been studied.

Foreign and domestic experience of suburban railway transportations functioning has been analyzed; directions of improvement of the economic situation of suburban traffic have been determined.

Suggestions as to the suitability of functioning borders of suburban railway tariffs have been developed (organizational-economic aspect), expansion of social base of paid transportations is grounded (social-economic aspect).

The theoretical and methodical approaches to determine of cost and tariffs of suburban railway traffic are developed (financial-economic aspect).

Keywords: suburban traffic, social importance, costs, income, tariffs.

Семенцова Олена Володимирівна

ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ АДАПТАЦІЇ ПРИМІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ДО РИНКОВИХ УМОВ

08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового
ступеня кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск Каличева Н. Є.

Підписано до друку . .2009 р. Формат паперу 60×84 1/16.
Друк ризограф. Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум. друк. арк.
Наклад 100 прим. Замовлення № . Безкоштовно.

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