

канд. екон. наук : 08.00.04 / Новікова Наталія Миколаївна. — К., 2008. — 164 с.

3. Тищенко А.Н., Кизим Н.А. Догадайло Я.В. Экономическая результативность деятельности предприятий: Монография. — Х.: ИД «ИНЖЕК», 2005. — 144 с.

4. Белоус А. Б. Эффективность: теоретико-методологические основы управляемости строительной фирмы / А. Б. Белоус // Экономика и

эффективная организация производства: сборник научных трудов. Вып.3. — Брянск: БГИТА, 2004. — С. 8 – 16.

5. Перетятко А. Ю. Підвищення ефективності управління будівельним підприємством в умовах ринкової нестабільності: дис. ... кандидата екон. наук : 08.07.03/ Перетятко Анна Юріївна. — Х., 2005. — 217 с.

Аннотация. В статье представлено методику оценивания эффективности кредитной политики и политики инкассации дебиторской задолженности для предприятий грузового автотранспорта.

Ключевые слова: дебиторская задолженность, эффективность, управление.

Summary. In article technique of estimation of efficiency credit policy and policy of collection account receivable for the enterprises of cargo motor transport is presented.

Keywords: account receivable, efficiency, management.

*Рецензент д.е.н., професор ХНТУБА Іванілов О.С.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656.2

НЕОБХІДНІСТЬ РОЗРОБКИ ТА ВПРОВАДЖЕННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ КОМПЛЕКСНИХ КОМЕРЦІЙНИХ ПОСЛУГ

*Єлагін Ю.В., к.е.н., доцент,
Дергоусова А.О., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

В роботі розглянуто необхідність розробки та впровадження комплексних комерційних послуг в пасажирському господарстві залізниць. Показано доцільність їх розвитку з метою підвищення доходності та зменшення збитків пасажирських перевезень.

Ключові слова: пасажирське господарство, додаткові послуги, комплексні комерційні послуги.

Вступ. Пасажирське господарство на сучасному етапі характеризується збитковістю пасажирських перевезень. Багато науковців приділяють увагу розгляду питання зниження збитковості пасажирських перевезень и пошуку шляхів підвищення їх прибутковості.

Але при цьому розглядаються окремо основна діяльність і допоміжна, тобто розвиток додаткових послуг на вокзалах, в поїздах. Багато практиків виражають намагання знизити збитковість пасажирських перевезень через

скорочення кількості поїздів по окремим напрямкам.

В той же час виходячи з економічних законів здійснюється зниження обсягів діяльності, що призводить до зниження прямих витрат, але не займає умовно-постійні, які пов'язані з амортизацією рухомого складу, функціонуванням вокзалів, станцій, вагонних дільниць тощо. Це призводить до того, що знижуються доходні надходження, а питома вага постійних витрат зростає.

Аналіз останніх досліджень. Питанням підвищення ефективності пасажирських перевезень приділяють увагу багато вчених теоретиків та практиків: І. Аксенов, В. Верлока, О. Громова, В. Гудкова, Є. Сич та інші вчені [1, 3, 4, 5].

Разом з тим в умовах гострої конкуренції між різними видами транспорту в вирішенні питань підвищення попиту на пасажирські залізничні перевезення заслуговує уваги розвиток нових видів послуг в системі пасажирських залізничних перевезень, що потребує їх визначення, класифікації та дослідження

Мета дослідження. Визначення доцільності впровадження та розвитку додаткових послуг пасажирського господарства залізничного транспорту, які підвищать дохідність та зменшать збитки пасажирських перевезень.

Виклад основного матеріалу. На сьогодні в пасажирських перевезеннях Укрзалізниця реалізовує стратегію скорочення, а саме скорочується частота руху поїздів, знімаються нічні маршрути, зменшується кількість станцій, на яких зупиняються пасажирські поїзди.

Керівництво Укрзалізниці має намір скоротити загальну кількість поїздів на 25% - з 160 до 121 пари, зняти 30 нічних маршрутів для того, щоб збільшити середню швидкість руху до 55,6 км/год. (зараз 55 км/год.), а також позбавитися від маршрутів, які не заповнюються. Також на меті стоїть оптимізація графіка поїздів і скорочення експлуатаційних витрат. На фоні відміни 30 нічних маршрутів, керівництво збільшує денні з 18 до 22 [6].

Скорочення поїздів відбувається в рамках «оптимізації графіку поїздів» та «скорочення експлуатаційних витрат» [7]. Однак відмова від нічних поїздів буде незручною для пасажирів і є невдалим маркетинговим ходом Укрзалізниці для залучення людей на швидкісні поїзди Hyundai. Адже люди звикли пересуватися нічними поїздами, щоби прибути в пункт призначення зранку для вирішення своїх питань. Новий графік руху поїздів знизить мобільність пасажирів.

До того ж проблему збитковості пасажирських перевезень цей захід не вирішить. Так, за 2010 р. доходи від пасажирських перевезень складають 5523,6 млн. грн., а витрати - 11980,3 млн. грн., тобто збитки - 6456,7 млн. грн. І пасажирські перевезення до цього часу покриваються за рахунок більш рентабельних вантажних. При здійсненні цього заходу прямі витрати знижуються, а загальні

витрати, пов'язані з функціонуванням пасажирського господарства, зростають.

Але ця стратегія скорочення має свої негативні наслідки. По-перше, знижуються доходи структурних підрозділів залізниць, по-друге, здійснюється зниження обсягів виконаних робіт, а це призводить до відтоку пасажирів від залізничного на інші види транспорту.

В той же час підсобно-допоміжна діяльність залізниць за останні роки активно розвивається, що підтверджують зростаючі доходи від неї. За 2010 рік залізницями України від підсобно-допоміжної діяльності (ПДД) отримано доходів в сумі 1182,1 млн. грн., що на 13% більше ніж за 2009 рік.

Витрати від ПДД склали 680,7 млн. грн., що на 14,4 млн. грн. (+2,2%) більше ніж в 2008 році. Зменшення витрат до рівня відповідного періоду 2008 року відбулося на Львівській залізниці на 19,6 млн. грн.

Динаміка обсягів перевезень, доходів, витрат та прибутку від ПДД приведена на рисунку 1, з якого видно, що доходи в 2010 році збільшилися на 136 млн. грн., при цьому витрати зросли на 20,4 млн. грн. внаслідок чого прибуток збільшився на 115,6 млн. грн.

Доходи від послуг, що надаються пасажиром на вокзалах в 2010 році склали 504,57 млн. грн. (табл. 1), що на 60,75 млн. грн. (+13,7%) більше ніж 2009 року, в поїздах (табл. 2) 532,22 млн. грн. (+71,43 млн. грн.)

За рахунок перевищення темпів росту доходів від ПДД над темпами росту витрат на всіх залізницях отримано прибуток від ПДД в розмірі 481 млн. грн., що на 115,6 млн. грн. (+31,6%) більше рівня 2009 року.

Аналізуючи діяльність пасажирського господарства можна зробити висновок про доцільність та перспективність розвитку одного з видів діяльності, тобто послуг, які спираються на основну - перевезення та містять в собі прибуткові послуги підсобно-допоміжної діяльності залізниць на вокзалах та в поїздах, що уможливило впровадження комерційних пасажирських перевезень, до яких можна застосовувати ринкові принципи ціноутворення.

У зв'язку з цим актуальними стають питання, пов'язані з підвищенням якості транспортної продукції за рахунок розвитку сфери комплексних послуг, а саме, варто звернути увагу розробці та впровадженню нових комплексних послуг, які включають в себе як основний вид діяльності - перевезення, так і додаткові послуги, але не відносяться до тарифорегуємих державою соціальних перевезень (рис. 2).

Проблеми транспортного комплексу України

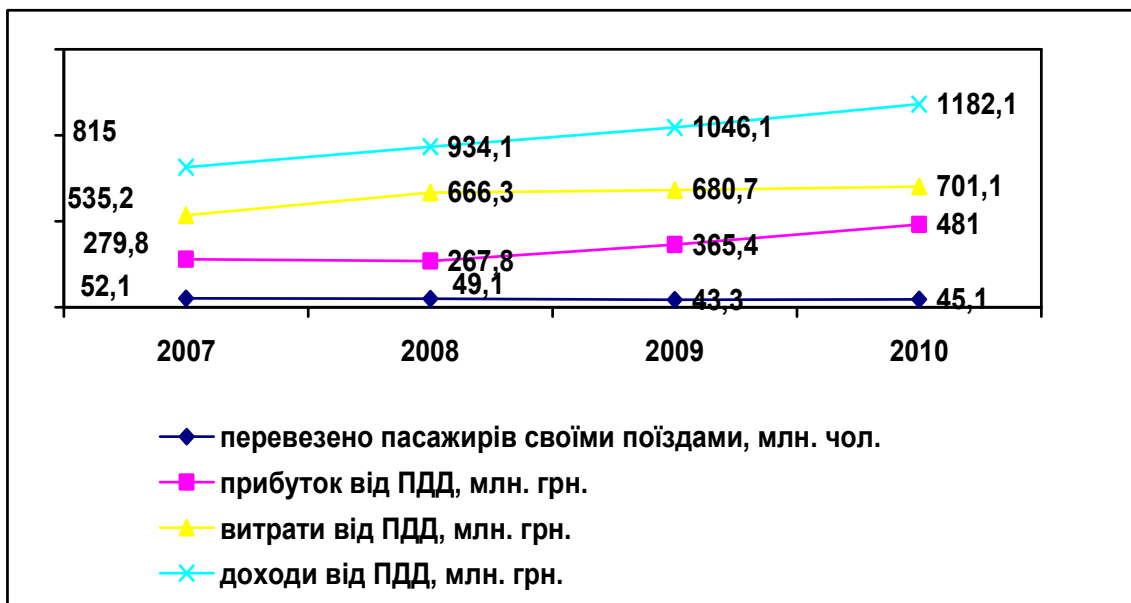


Рисунок 1 - Динаміка кількості перевезених пасажирів поїздами свого формування, доходів, витрат, прибутку від підсобно-допоміжної діяльності по Укрзалізниці за 2007-2010 р.р.

Таблиця 1

Доходи та витрати від послуг, які надаються пасажиром на вокзалах, 2007-2010 р.р.

Залізниці	Доходи від послуг на вокзалах, млн. грн.					Витрати від послуг на вокзалах, млн. грн.				
	2007	2008	2009	2010	09/10р, %	2007	2008	2009	2010	09/10р, %
Донецька	33,96	39,58	39,88	43,86	109,9	17,80	23,16	23,58	24,76	105,0
Придніпров.	61,08	71,45	75,86	82,84	109,2	36,13	45,58	46,27	49,51	107,0
Південна	41,11	47,47	51,78	57,48	111,1	21,98	29,55	30,18	32,89	108,9
Півд.-Захід.	117,9	140,67	173,79	210,28	120,9	82,61	104,92	120,96	143,94	118,9
Одеська	39,69	45,62	49,47	54,42	110,0	19,13	25,13	25,64	28,46	110,9
Львівська	42,24	52,36	53,04	55,69	104,9	31,27	39,93	38,19	40,09	104,9
Укрзалізниця	336,02	397,15	443,82	504,57	113,7	208,92	268,27	284,83	319,65	112,2

Таблиця 2

Доходи та витрати від послуг, що надаються пасажиром в поїздах, 2007-2010р.р.

Залізниці	Доходи від послуг в поїздах, млн. грн.					Витрати від послуг в поїздах, млн. грн.				
	2007	2008	2009	2010	09/10р, %	2007	2008	2009	2010	09/10, %
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Донецька	54,69	66,48	76,38	86,3	112,9	30,04	42,17	46,88	51,0	108,8
Придніпров.	75,17	79,96	90,86	104,5	115,0	42,16	52,87	58,39	63,35	108,5
Південна	45,93	52,72	64,11	71,8	111,9	22,45	33,04	35,75	37,82	105,8
Півд.-Захід.	75,81	81,96	95,52	108,89	114,0	46,74	62,69	61,88	64,29	103,9
Одеська	42,85	49,2	58,89	65,37	111,0	26,23	30,61	38,39	41,15	107,2
Львівська	56,15	64,87	75,02	85,52	113,9	31,4	45,38	44,01	44,89	102,1
Укрзалізниця	350,59	395,19	460,79	532,22	115,5	199,02	266,78	285,30	302,5	106,03

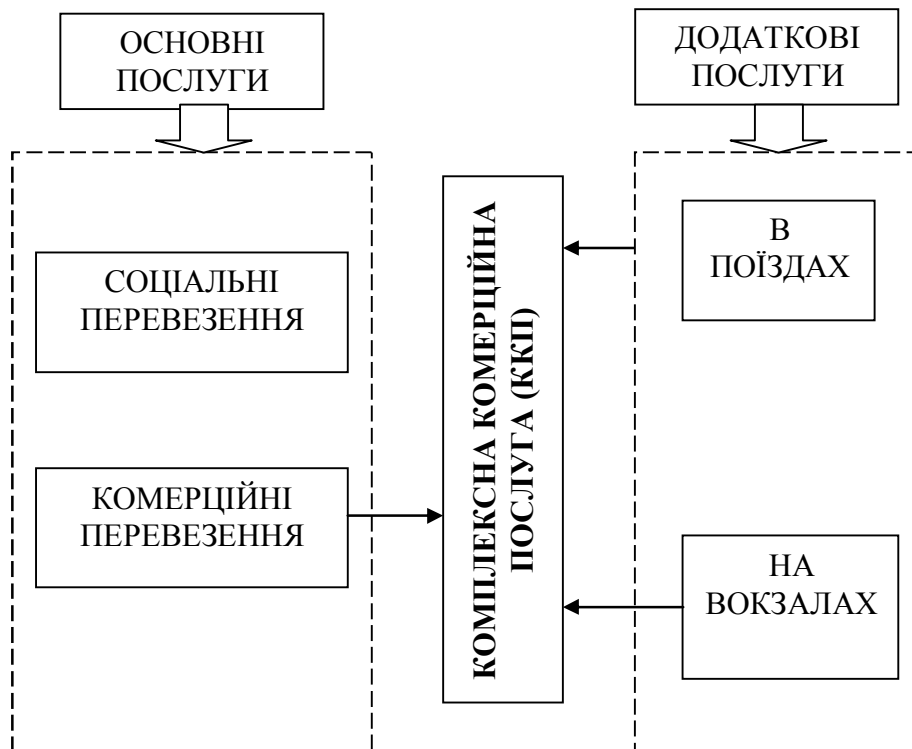


Рисунок 2 - Структура комплексної комерційної послуги

Виходячи із збитковості пасажирських перевезень стратегія розвитку повинна базуватися на поєднанні основних послуг залізничного транспорту – перевезень, та додаткових послуг, які відносяться до прибуткового сектору пасажирського господарства.

Висновки. В сучасних ринкових умовах господарювання варто розділити перевезення на дві категорії: 1) перевезення населення, як фактор забезпечення виконання соціальної функції транспорту; 2) перевезення комерційного характеру з метою забезпечення задоволення потреб споживачів (перевезення преміум-класу, залізничний туризм, перевезення в нестандартних вагонах та за індивідуальним графіком, перевезення вагоном-автомобілевозом тощо).

Таким чином, оскільки перевезення другого виду не відносяться до основної послуги залізничного транспорту, а базуються на ній, їх можна віднести до комплексних комерційних послуг (ККП) – послуг на замовлення не соціального характеру, які є поєднанням основної послуги – перевезень, та послуг у потязі та на станціях, що надаються на комерційній основі.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Аксенов І.М. Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок:

Монография / И.М. Аксенов. – К.: Транспорт Украины, 2004. – 284 с.

2. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях та підсобно-допоміжній діяльності пасажирського господарства за 2007-2010 р.

3. Верлока В.С. Дослідження якості обслуговування пасажирів як фактор підвищення конкурентоспроможності залізниць // В.С. Верлока / Збірник наукових праць магістрів інституту перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів (ІППК) - Випуск 84. - Х.: УкрДАЗТ/ІППК, 2007. – Ч. 2.

4. Гудкова В.П. Проблеми наукового пізнання розвитку пасажирських перевезень / В. Гудкова, О. Громова // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських залізничних перевезень на залізничному транспорті: І міжнар. наук.-практ. конф. - К.: ДАЗТУ, 2009. – С. 83-85.

5. Сич Є.М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: Монографія / Є. Сич, В. Гудкова – К.: «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2004. – 248 с.

6. «Укрзалізниця» переводит стрелки. Режим доступу: <http://www.kommersant.ua/doc/1789288>

7. Укрзалізниця собралась убрать 30 ночных поездов. Режим доступу: <http://fakty.ua/141209-ukrzaliznyca-sobralas-ubrat-30-nochnyh-poezdov>

Анотація. В работе рассмотрена необходимость разработки и внедрения комплексных коммерческих услуг в пассажирском хозяйстве железных дорог. Показана целесообразность их развития с целью повышения доходности и уменьшения убытков пассажирских перевозок.

Ключевые слова: пассажирское хозяйство, дополнительные услуги, комплексные коммерческие услуги.

Summary. The necessity of development and introduction of complex commercial services is in-process considered for the passenger economy of railways. Expediency of their development is shown with the purpose of increase of profitableness and diminishing of losses of passenger transportations.

Keywords: passenger economy, additional services, complex commercial services.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Колесніков О.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656.23: 656.224

РЕФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ОБЛІКУ ПІЛЬГОВОГО КОНТИНГЕНТУ У ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Жердєв М.Д., к.е.н., професор,
Гулай О.С., аспірант (УкрДАЗТ)*

В статті розглядається система обліку пільгового контингенту у пасажирських залізничних перевезеннях. Пропонуються шляхи та методи вдосконалення існуючої системи.

Ключові слова: пільговий контингент, пасажирські залізничні перевезення.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями.

Зважаючи на тенденцію зростання кількості перевезеного пільгового контингенту в умовах зменшення кількості перевезення пасажирів, скорочення субвенцій, постійне недофінансування розвитку залізничної галузі, через брак коштів у державному та місцевому бюджетах, доцільно було б переглянути категорії пільговиків, яким надаються пільги на проїзд у пасажирському залізничному транспорті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій: необхідність реформування обліку пільговиків розглядалось такими вченими та фахівцями залізничного транспорту: О.М. Гудков [1], О.М. Якіменко [2], С.В. Мельник [3], Мирошниченко Ю.В. [4] та ін.;

Невирішені частини поставленої проблеми, котрим присвячується стаття: залишається невирішеним питання достовірності обліку пільгового контингенту в приміському сполученні, так як система за якою відбувається

облік на сьогоднішній день являється недосконалою.

Мета: запропонувати можливий варіант вирішення проблеми чіткого обліку проїзду пільгового контингенту

Вклад основного матеріалу: в Україні право на пільгові перевезення залізничним транспортом відповідно до діючого законодавства, мають 26 категорій громадян. Тобто більш ніж 24 млн. громадян перевозяться залізницями країни на пільгових умовах та безкоштовно [1].

Право безкоштовного проїзду залізничним пасажирським транспортом 1 раз на рік ("туди" і "назад") у м'якому вагоні купе "СВ" швидкісного поїзда, надається таким категоріям: Героям Радянського Союзу; Особам, нагородженим орденами Слави трьох ступенів; Інвалідам Великої Вітчизняної війни I, II груп зі знижкою 50% та всім Народним депутатам повністю безкоштовно, на всіх залізничних шляхах сполучень, з необмеженою кількістю використання поїздок на рік. Тоді, як у середньому зарплата народного депутата складає 15 тисяч гривень, міністрів на