

Анотація. В статті досліджуються проблеми розробки і застосування нових організаційно-правових форм управління залізничним транспортом України. Обґрунтовано доцільність впровадження концерну в діяльність підприємств залізничного транспорту. Розглянуто його значення, структура і управлінські функції.

Ключові слова: Українська залізниця, концерн, організаційна структура.

Summary. In article are researched problems of the development and using new organizing-legal forms of management enterprise of the Ukrainian railway transport. Existing types of the associations enterprise in Ukraine. Motivated practicability of the introducing the concern in activity enterprise of the Ukrainian railway transport.

Keywords : UZ, organizational forms of control, concern.

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

УДК 338.47:656.2

ВИЗНАЧЕННЯ КРИТЕРІЮ ДОСТУПНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ДЛЯ НАСЕЛЕННЯ НА ПРИКЛАДІ ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Мирошниченко Ю. В., аспірант (УкрДАЗТ)

У статті визначено доступність транспортних послуг при перевезенні пасажирів залізничним транспортом. Розраховано раціональний рівень тарифів, що враховує платоспроможний попит населення на прикладі Південної залізниці. Висвітлено проблеми збитковості залізниць України в пасажирських перевезеннях, в тому числі у приміському сполученні у складі соціальної політики держави та виділено основні напрямки щодо підвищення їх рівня беззбитковості.

Ключові слова: пасажирські перевезення, критерій доступності транспортних послуг, індекс транспортної рухливості населення, індекс доступності транспортних послуг.

Постановка проблеми та її зв'язок з науковим чи практичними завданнями.

Пасажирський комплекс залізничного транспорту, незважаючи на зусилля з відновлення і модернізації виробничих потужностей, користується колишньою моделлю внутрішньої організації та зорієнтований у своєму функціонуванні на застарілих економічних стереотипах: вважається об'єктивною і виправданою збитковість пасажирських перевезень із субсидуванням за рахунок вантажних, повільність у реагуванні на зміни середовища, відсутність внутрішніх джерел відтворення та стимулів до інноваційного зростання. В таких умовах економічно самостійна діяльність

пасажирського комплексу залізничного транспорту неможлива і потребує створення системної концепції реорганізації з перевезень, зокрема у приміському сполученні.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.

Питанням ефективності пасажирських перевезень на залізничному транспорті присвячені публікації багатьох вчених, які, на жаль, і надалі залишаються збитковими. На думку одних важливою ланкою нового фінансово-економічного механізму пасажирських залізничних перевезень є його організаційно-правове забезпечення [1], що створює номінальні умови для ефективного управління виробничо-господарськими процесами.

У інших необхідним кроком у подальшій адаптації до ринкових відносин залізничного транспорту є відділення у фінансовому відношенні вантажних перевезень від пасажирських і припинення їхнього перехресного фінансування за рахунок підвищення тарифів на пасажирські перевезення і відповідного зниження тарифів на вантажні перевезення [2], з чим автор, у подальшому викладені основного матеріалу даної статті, не погоджується. Деякими авторами зокрема розроблено візуально – розрахунковий порядок визначення населеності приміських поїздів [3,4], що теж не є позитивною передумовою чіткого обліку пасажирів, а особливо пільгового контингенту, у приміському сполученні. Тобто ці питання щодо ефективності транспортних послуг пасажирських перевезень є подальшою областю досліджень.

Метою даної роботи є узагальнення системи критеріїв доступності транспортних послуг, які впливають на обсяги пасажирських перевезень на залізничному транспорті.

Викладення основного матеріалу дослідження. Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Залізниці у взаємодії з іншими видами транспорту повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення пасажирів, забезпечувати безпеку руху, розвивати сферу транспортного обслуговування населення [5].

Такий показник як критерій доступності транспортних послуг для населення враховує платоспроможний попит пасажирів, тобто характеризується здатністю населення сплатити соціально значущу транспортну послугу і включає наступні показники:

- індекс транспортної рухливості населення, що показує забезпеченість населення транспортними послугами по відношенню до нормативної величини і в той же час здатність населення скористатися пропонованими транспортними послугами при існуючому рівні тарифу;

- індекс доступності транспортних послуг (далі - транспортної доступності), що відображає здатність населення сплатити соціально значущу транспортну послугу при відповідному споживацькому бюджеті.

Транспортна рухливість населення є однією з найважливіших характеристик, знання якої дозволяє обґрунтовано оцінювати та розраховувати потребу в транспортних засобах, забезпеченість населення послугами транспорту загального користування, а також здійснювати заходи щодо поліпшення транспортного обслуговування населення.

Величина транспортної рухливості населення вимірюється кількістю поїздок на душу

населення в рік і є соціальним нормативом надання мінімального обсягу транспортних послуг із заданими показниками якості.

До соціально значущих відносяться повсякденні транспортні послуги:

- проїзд на роботу і назад;
- учбові поїздки;
- побутові поїздки;
- поїздки на культурні і спортивні заходи;
- проїзд до місць відпочинку.

Характеристикою соціально значущої потреби в транспортних послугах для населення є транспортна рухливість населення. Розрахунки виконано згідно статистичних даних держкомстату України.

Величина нормативної транспортної рухливості за місяць (K_H) визначається за наступною формулою:

$$K_H = \frac{K_{пн}}{12}, \quad (1)$$

де $K_{пн}$ – нормативна кількість поїздок одного пасажирів, прийняти 486 поїздок на рік; 12 - кількість місяців в році.

$$K_H = \frac{486}{12} = 40 \text{ поїздок на місяць.}$$

Величина фактичної транспортної рухливості за місяць ($K_{пф}$) визначається за формулою:

$$K_{пф} = \frac{K_{пф}}{12}, \quad (2)$$

де $K_{пф}$ - фактична кількість поїздок одного пасажирів.

Фактична кількість поїздок одного пасажирів ($K_{пф}$) визначається:

$$K_{пф} = \frac{\sum A \cdot K_{пн}}{N}, \quad (3)$$

де $\sum A$ - кількість пасажирів, що перевезено Південною залізницею у місцевому сполученні, пас.;

N - кількість населення Харківської області, чол.

$$K_{пф} = \frac{2011,4 \cdot 10^3 \cdot 486}{2769,1 \cdot 10^3} = 353$$

поїздки на рік,
тоді

$$K_{\phi} = \frac{353}{12} = 30 \text{ поїздок на місяць.}$$

Відношення фактичної кількості поїздок одного пасажирів до середньомісячної нормативної величини кількості поїздок характеризує індекс транспортної рухливості ($I_{\text{Тр}}$):

$$I_{\text{Тр}} = \frac{K_{\phi}}{K_{\text{н}}}, \quad (4)$$

$$\text{тобто } I_{\text{Тр}} = \frac{30}{40} \cdot 100\% = 75\%$$

Далі розраховуємо нормативну частку витрат на транспортні послуги в структурі споживацького бюджету.

Середньомісячна сума витрат на транспортні послуги ($V_{\text{ТП}}$), виходячи із нормативної кількості поїздок, розраховується по формулі:

$$V_{\text{ТП}} = K_{\text{н}} \cdot T_{\text{д}} \cdot n, \quad (5)$$

де $T_{\text{д}}$ - діючий на даній території тариф на одну поїздку, він дорівнює 4,05 грн. на середній відстані 30 км;

n - кількість поїздок в обидва напрямки, $n=2$.

$$V_{\text{ТП}} = 40 \cdot 4,05 \cdot 2 = 324 \text{ грн.}$$

Частка витрат на повсякденні транспортні послуги у вартості середньої заробітної плати ($G_{\text{зп(факт)}}$) розраховується по формулі:

$$G_{\text{зп(факт)}} = \frac{V_{\text{ТП}}}{V_{\text{зп}}}, \quad (6)$$

де $V_{\text{зп}}$ - середня заробітна плата однієї людини в місяць по Україні, грн.

$$G_{\text{зп(факт)}} = \frac{324}{1916} \cdot 100\% = 16,9\%$$

Розраховуємо індекс транспортної доступності ($I_{\text{ТД}}$) за наступною формулою:

$$I_{\text{ТД}} = \frac{G_{\text{зп(факт)}}}{G_{\text{зп}}}, \quad (7)$$

де $G_{\text{зп}}$ - соціальний норматив максимально допустимої частки витрат на повсякденні транспортні послуги, приймається у розмірі 10%.

$$I_{\text{ТД}} = \frac{10}{16,9} = 0,60.$$

Оптимальним вважається індекс транспортної доступності, коли $I_{\text{ТД}} \geq 1$.

Висновки та перспективи подальших наукових розробок в даному напрямі. З вище наведених розрахунків можна зробити висновок: індекс транспортної рухливості ($I_{\text{Тр}}$) населення,

рівний 75 %, показує, що існуюча транспортна схема і рівень якості обслуговування, у тому числі діючий тариф, не забезпечують досягнення нормативного рівня, що приводить до погіршення якості життя населення. Індекс транспортної доступності ($I_{\text{ТД}}$), рівний 0,60, показує, що затверджені тарифи не забезпечують повної доступності транспортних послуг. Тобто раціональний рівень тарифу на відстань до 30 кілометрів повинен складати: $4,05 \cdot 0,60 = 2,45$ грн. для всього населення без надання пільг.

Але не тільки затверджені тарифи не забезпечують повної доступності транспортних послуг, а саме низькі пенсії та заробітні плати, що у більшості верств населення дорівнюють мінімальному прожитковому мінімуму. Як відомо на залізниці, доходна ставка на 10 пас-км вдвічі нижча, ніж собівартість на 10 пас-км, тариф і так є заниженим, з огляду на те, що пасажирські перевезення соціально значущі.

На думку автора, необхідно зробити тариф у приміському сполученні доступний для всіх верств населення, а саме для пасажирів з доходами нижче середнього рівня. Бо, як правило, саме такі пасажирів користуються загальним транспортом. Знижувати тариф не має сенсу, найближчим часом його також не слід підвищувати. За два роки з такими темпами інфляції (у 2008 р. за офіційними даними індекс інфляції склав 22,3 % річних, у 2009 р. – 12,3 %), він таки стане доступним і для соціально незахищених верств населення. Тобто необхідно створити всі передумови для того, щоб відмінити пільговий проїзд для багатьох категорій громадян, які сьогодні користуються безоплатним проїздом, але для цього потрібен відповідний законопроект. Треба враховувати і те, що з кожним роком соціальний стандарт по доходам населення хоча не набагато, але підвищується. Ті збитки, що на зараз покриваються місцевими облдержадміністраціями за перевезення пільгових категорій громадян, могли б покривати збитки саме за недоотримані доходні надходження від явно заниженого тарифу. Це також зніме проблему щодо прозорості обліку пільгового контингенту.

Якщо проїзд буде платний майже для всього населення (мають також місце безцільні поїздки деяких громадян пільгових категорій безоплатно), то пасажиропотік знизиться, що також призведе до більш раціонального використання рухомого складу.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Гудкова В.П. Основные направления совершенствования финансово-экономического механизма пассажирского комплекса железных дорог // Передвісники економічного розвитку промисловості та залізничного транспорту України: Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна. - Сер. Економічні науки. - Вип. 512. - Харків: ХНУ, 2001. - С. 182-183.

2. Балака Е.И. Концепция формирования тарифной политики как фактор конкурентобезопасности железнодорожного транспорта / Балака Е.И., Чередниченко А.Ю. // Вісник Харківського

національного університету ім. В.М. Каразіна/ Економічна серія.-2002. - №565.-С.57-59.

3. Самсонкін В.М. Тенденції рухомості населення України у приміському сполученні / В.М.Самсонкін, П.О.Яновський, О.М.Гудков // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: Техніка, технологія, економіка і управління: Тези доп. третьої наук.-практ. конф. Сер. Техніка, технологія. - К.: КУЕТТ, 2005.-С. 113-115.

4. Яновський П.О. Сучасні тенденції ринку приміських пасажирських перевезень / П.О.Яновський, О.М.Гудков, В.П.Гудкова // Наука в транспортном измерении: Пассажирские перевозки: Тезисы докл. II Междунар. науч.-практ. конф. - К., 2006.-С. 52-53.

5. Закон України „Про залізничний транспорт” 1996 р.

Аннотація. В статті определена доступність транспортних послуг при перевозке пасажирів залізничним транспортом. Рассчитан рациональный уровень тарифов, который учитывает платежеспособный спрос населения на примере Южной железной дороги. Отражено проблемы убыточности железных дорог Украины в пассажирских перевозках, в том числе в пригородном сообщении, как составляющие социальной политики государства и выделены основные направления повышения их уровня безубыточности.

Ключевые слова: пассажирские перевозки, критерий доступности транспортных услуг, индекс транспортной подвижности населения, индекс доступности транспортных услуг.

Summary. In the article the availability of transport services at transportation of passengers is definite by a railway transport. The rational level of tariffs is calculated, that takes into account solvent demand of population on the example of the South railway. The problems of unprofitable of railways of Ukraine are reflected in passenger transportations, in that number in suburban connection in composition social policy of the state and basic directions are selected in relation to the rise of their level of break-even.

Keywords: passenger transportations, criterion of availability of transport services, index of transport mobility of population, index of availability of transport services.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*

УДК 658.3

МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ І РОЗВИТКУ МЕРЕЖІ РЕГІОНАЛЬНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В УКРАЇНІ

Полякова О. М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В роботі з позиції системного підходу розглянуто методологічні основи формування і розвитку мережі регіональних логістичних розподільчих центрів в Україні.

Ключові слова: логістичний центр, розподіл логістичного навантаження, регіональна логістична транспортно-розподільча система

Постановка проблеми. Сучасна міжнародних транспортних коридорів, торгово-глобалізація економічних відносин на світовому транспортних мереж, розвиток логістичної ринку, розвиток існуючих і створення нових інфраструктури, експансія технологій