

УДК 338.47:[656.224.027+629.45.014.6]

## ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УКРАИНЕ

*А. А. Матусевич, ст. преподаватель, Днепрпетровский национальный университет  
железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна,  
alex\_m73@meta.ua*

В статье рассматриваются пути повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта в Украине. Внимание акцентируется на повышении эффективности пассажирских перевозок за счет увеличения скорости движения поездов, роста качества предоставляемых транспортных услуг и улучшения комфортности перевозки пассажиров. Предложен новый подход к оценке эффективности железнодорожных пассажирских перевозок, который базируется на усовершенствованной классификации пассажирских поездов в Украине.

**Ключевые слова:** эффективность железнодорожного транспорта, скоростной пассажирский транспорт, классификация пассажирских поездов, эксплуатационно-технические показатели эффективности железнодорожного транспорта, стоимостные технико-экономические показатели эффективности железнодорожного транспорта.

**Постановка проблемы.** Железнодорожный транспорт является одной из базовых отраслей национальной экономики. Эффективное управление данной отраслью является одним из необходимых условий обеспечения пространственной экономической целостности, защиты экономических интересов государства и повышения качества жизни населения. Особую роль в обеспечении перечисленных параметров функционирования национальной экономики играют пассажирские перевозки, по-

скольку обеспечивают мобильность населения и, тем самым, быстрое перемещение трудовых ресурсов.

Эти обстоятельства требуют усиленного внимания к проблемам организации и управления пассажирскими перевозками, поиску факторов повышения их эффективности. Среди многочисленных способов влияния на эффективность пассажирских железнодорожных перевозок особое место занимает внедрение скоростного движения поездов. Это обстоятельство послужило

толчком для принятия решения о поэтапном внедрении скоростного движения в Украине. На сегодняшний день мы имеем целый ряд нормативных документов, регламентирующих изменения в функционировании пассажирского железнодорожного транспорта. Наиболее известными из таких документов являются: Концепция внедрения скоростного движения пассажирских поездов на железных дорогах Украины от 31.12.2004, № 979; Комплексная программа обновления подвижного состава Украины на 2006–2010 г.; Концепция государственной целевой программы внедрения на железных дорогах скоростного движения пассажирских поездов на 2005 – 2015 г. и Концепция комплексной программы развития железнодорожного транспорта Украины на 2007 – 2020 г.

Направления усовершенствования пассажирских перевозок разработаны в данных программах исходя из существующей в Украине классификации пассажирских поездов, которая построена на учете эксплуатационно-технических показателей. Современные условия развития железнодорожного транспорта требуют несколько иных подходов, которые бы отражали параметры экономической целесообразности реформ. В связи с этим проблема построения новой классификации пассажирских поездов с учетом как технической, так и экономической сторон, приобретает особую актуальность.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Значительный вклад в исследование проблем повышения эффективности железнодорожных пассажирских перевозок и их классификации внесли такие отечественные и зарубежные ученые, как Ю. С. Бараш [1], А. В. Бакалинский [6], Е. М. Сыч [8], А. М. Гудков [9], В. П. Гудкова [10], М. В. Кравченко [11], Е. Н. Шерепа [12], Е. Г. Харчук [13], Т. Ю. Чаркина [7].

Данные авторы определили способы повышения эффективности железнодорожных пассажирских перевозок, разработали методические подходы к классификации пассажирских поездов, проанализировали стоимостные технико-экономические показатели и определили их влияние на эффективность железнодорожных пассажирских

перевозок.

Невзирая на большой вклад в теорию организации железнодорожного транспорта, на сегодняшний день нельзя вести речь о решении всех существующих проблем. С внедрением скоростного движения в Украине, что является актом, повышающим экономическую выгоду функционирования железнодорожного транспорта, при анализе перевозок продолжают преимущественно использоваться эксплуатационно-технические показатели.

Это существенно затрудняет оценку экономической эффективности работы отрасли и создает определенные проблемы в анализе результативности проводимой государственной политики. В частности, стоимостные технико-экономические показатели и причины снижения эффективности пассажирских перевозок не использовались для обоснования внедрения рациональных зон эффективного курсирования отдельных пассажирских поездов, что сказывалось на адекватности решений по усовершенствованию работы железнодорожного транспорта.

Важным моментом в этой связи является разработка и использование стоимостных технико-экономических показателей, которые позволили бы расширить используемые сегодня классификационные признаки пассажирских поездов. Следовательно, существует проблема построения экономически обоснованной классификации последних и определения ее связи с внедрением скоростного движения на железной дороге.

**Формулировка цели статьи.** Целью статьи является установление связи между способами повышения эффективности железнодорожных пассажирских перевозок и построением новой экономически обоснованной классификации пассажирских поездов, разработка алгоритма обоснования ее внедрения в практику функционирования железнодорожного транспорта.

**Изложение основного материала исследования.** Железнодорожный транспорт – одна из стратегически важных отраслей транспортного комплекса Украины. Железнодорожный транспорт имеет большое значение для обеспечения хозяйственных и межобластных связей. Это объясняется широкими возможностями железнодорожного

транспорта удовлетворять нужды населения в перевозках независимо от погодных условий и обслуживания производственных отраслей экономики.

Чтобы не потерять свои позиции на рынке транспортных услуг и повысить свою конкурентоспособность, железнодорожный транспорт должен увеличивать скорости движения поездов, повысить качество предоставляемых услуг и улучшить комфортность перевозки пассажиров до европейского уровня. Возникает необходимость оптимизации наиболее убыточных маршрутов и разработки способов относительно повышения их доходности. Повышение доходности убыточных маршрутов позволит значительно улучшить финансово-экономическое состояние железнодорожного пассажирского комплекса.

Вариантами решения проблемы являются: формирование эффективных графиков движения, определение рациональных зон курсирования поездов, сокращение количества вагонов в составе, усиление контроля за безбилетным проездом и т.д. Внедрение таких способов на железных дорогах в других странах показывает, что происходит значительная экономия расходов на перевозки с одновременным повышением доходности на наиболее убыточных маршрутах.

Дополнительно следует отметить, что поскольку время поездки – это важный фактор, определяющий спрос на перевозки, то его уменьшение обуславливает значительный рост пассажиропотока.

Автор считает, что вопрос сокращения времени пребывания пассажиров в дороге и возможности регулирования времени отправления и прибытия поезда решает внедрение скоростного пассажирского движения на железных дорогах Украины. Сегодня украинские железные дороги могут обеспечивать мобильность населения с минимальными затратами для общества в случае, если возрастут скорости железнодорожных пассажирских перевозок. Таким образом, повышение скорости пассажирских поездов является первостепенной необходимостью.

Важнейшим показателем для пассажира является время проезда. Согласно рекомендациям ОСЗ Украины (Организация сотрудничества железных дорог), время по-

ездки в дневном экспрессе не должен превышать 8 часов. Спрос на такие перевозки увеличивается при продолжительности поездки 5–6 часов. Мировой опыт показывает, что при продолжительности поездки на скоростном поезде менее 4 часов большинство пассажиров будет пользоваться поездом вместо самолета.

Как показывает зарубежный опыт организации пассажирских перевозок, развитие скоростного движения на железнодорожном транспорте сильно влияет на повышение его конкурентоспособности. Это объясняется тем, что именно скорость движения является главным критерием при выборе вида транспорта.

Главным событием в развитии скоростного железнодорожного движения в Украине стал запуск на железных дорогах приобретенного подвижного состава у Южной Кореи (Hyundai Rotem) и Чехии (Scoda). Скоростное движение в Украине по скорости значительно уступает Западной Европе. Однако, с другой стороны, цена на перевозки доступна для всех слоев населения, хотя она остается все еще достаточно высокой. Таким образом, дневные поезда конкурируют в основном не с авиа-, а с автотранспортом.

Подытоживая общую ситуацию в стране по пассажирским перевозкам следует отметить, что Укрзалізниця будет вынуждена учитывать социальный фактор и подстраиваться под пассажиров с меньшим достатком.

Вероятно, со временем мы придем к возможности большего выбора между поездами. Например, в Италии на популярном маршруте Рим – Милан, сравнимом с маршрутом Киев – Львов, ходят 3 вида поездов [2]:

«Реджонале». Очень часто останавливается, продолжительность поездки составляет 9 часов и стоит 20 – 25 евро.

«Интерсити». Этот вид поездов похож на «наши» Hyundai Rotem. Продолжительность поездки 6 часов. Стоимость 50 евро.

«Фречароса» – это сверхскоростной поезд, преодолевающий расстояние за 3 часа и стоит 80 – 100 евро.

По мнению автора, лучше было бы разделить рынок на сегменты: социальный и

конкурентный. Социальный сегмент – это общие вагоны, электрички и плацкарты. В данном случае, государство должно контролировать любой рост цен в нем и компенсировать затраты на льготников железной дороге. Конкурентный сегмент – это купе, вагоны класса люкс, новые скоростные поезда. Здесь цены на услуги будут конкурировать уже с авиаперевозками, и ездить будет пассажир с более высоким достатком. Однако пассажир должен иметь выбор.

Несмотря на сложности введения новых поездов – это шаг вперед в стандартах скорости и комфорта. В первую очередь, в этом будут заинтересованы люди, желающие быстрее добраться до пункта назначения.

С внедрением экономически выгодно-го скоростного движения при анализе перевозок логично следует использовать стоимостные технико-экономические показатели. Среди них [5]:

Объемные (отображают финансовые результаты по пассажирским перевозкам):

1. Доходы – денежные поступления от реализации услуг по пассажирским перевозкам;

2. Эксплуатационные расходы – это стоимостное выражение расходов, связанных с перевозкой пассажиров;

3. Финансовый результат – это разница между доходами и эксплуатационными расходами. В современных условиях преимущественно выражается в виде убытков.

Качественные (отображают эффективность пассажирских железнодорожных перевозок):

1. Процент покрытия расходов доходами – это показатель эквивалентный рентабельности. Определяется соотношением доходов к эксплуатационным расходам.

2. Доходная ставка – это доход, который приходится на единицу перемещения пассажиров (на 10 пассажира-километров). Определяется соотношением доходов к пассажирообороту.

3. Себестоимость – это величина расходов, которая приходится на единицу перемещения пассажиров (на 10 пассажира-километров). Определяется соотношением эксплуатационных расходов к пассажирообороту.

Используя данные показатели, можно подойти к вопросу определения рациональных зон курсирования пассажирских поездов. Это в свою очередь даст основание для построения новой экономически обоснованной классификации пассажирских поездов по новым признакам.

Анализируя существующую классификацию пассажирских поездов можно отметить, что в ней основными классификационными признаками являются только эксплуатационно-технические показатели для оценки эффективности железнодорожных пассажирских перевозок [5]: дальность сообщения, время движения поезда, скорость движения и уровень комфорта/сервиса. При этом, в классификации не учитываются рассмотренные выше стоимостные технико-экономические показатели. Согласно существующей классификации в Украине ходят следующие поезда [3, 4, 7]:

По признаку дальности следования пассажирские поезда подразделяются на:

Межгосударственные поезда, которые следуют по территории Украины и смежных государств; региональные поезда, обеспечивающие региональные сообщения и пригородные.

По скорости движения пассажирские поезда подразделяются на: скоростные (маршрутная скорость больше 65 км/час при допустимой 140–200 км/час); ускоренные (маршрутная скорость больше 65 км/час при допустимой 140 км/час); скоростные (маршрутная скорость 50–64 км/час); пассажирские (маршрутная скорость до 50 км/час).

По уровню комфорта в вагонах выделяют такие места в порядке снижения класса: 1 класс (СВ для ночных); 2 класс (купе (К) для ночных); плацкарт (ПЛ) для ночных.

По уровню сервиса и соответствующего уровня комфорта мест существует: бизнес-класс обслуживания (1 класс, СВ для ночных); стандарт-класс обслуживания (2 класс, К для ночных); эконом-класс обслуживания (ПЛ для ночных).

По времени суток следования пассажирские поезда подразделяются на дневные и ночные.

Дневные пассажирские поезда – Евро Сити (ЕС), Интер Сити + (IC+), Интер Сити (IC), Региональный экспресс (РЕ), Регио-

нальный поезд + (РП+), Региональный поезд (РП).

Ночные пассажирские поезда – Евро Найт (EN), Ночной экспресс (HE), Фирменный ночной (ФН), Пассажирский ночной (ПН).

К главным преимуществам существующей классификации следует отнести следующие: полное соответствие классификациям в ЕС, соответствие украинских и англоязычных названий и аббревиатур, лаконичность, неизменность классификационных признаков на всех уровнях классификации, однозначность классификации объекта – поезда, наследование существующих в Украине классификаций, соответствие существующим и перспективным тарифным политикам.

Цель разработки новой системы классификации пассажирских поездов – установление четких критериев к формированию тарифов на перевозку пассажиров поездами межгосударственного и внутреннего сообщения, которые формируются из наличного и закупленного подвижного состава.

В преимущества построения новой экономически обоснованной классификации пассажирских поездов следует отнести понимание и отождествление людьми разного вида поездов по стоимости за проезд в той или иной зоне курсирования пассажирского поезда, доходно или убыточно конкретное сообщение, также возможна градация поездов по себестоимости перевозки, доходной ставке, проценту покрытия расходов доходами, финансовому результату.

Таким образом, по результатам исследования можно построить алгоритм построения экономически обоснованной классификации поездов:

1. Скоростное движение как способ повышения эффективности железнодорожных пассажирских перевозок.
2. Анализ стоимостных технико-экономических показателей работы железнодорожных пассажирских перевозок.
3. Определение рациональных зон курсирования пассажирских поездов.
4. Построение новой экономически обоснованной классификации поездов разных видов сообщений по новым признакам.

**Выводы.** Внедрение скоростного движения в Украине как способа повышения эффективности железнодорожных пассажирских перевозок, влияет на повышение конкурентоспособности скоростных поездов. Новые условия функционирования пассажирского железнодорожного транспорта изменяют параметры эффективности отрасли, что требует при анализе перевозок использование стоимостных технико-экономических показателей. Последние позволяют определить рациональные зоны курсирования пассажирских поездов, что, в свою очередь, дает основание для построения новой экономически обоснованной классификации пассажирских поездов по новым признакам.

С внедрением скоростного движения в Украине стало актуально и внедрение новой классификации поездов, которая отвечает европейским стандартам. В существующей на сегодня в Украине классификации основными классификационными признаками для оценки эффективности железнодорожных пассажирских перевозок служат только эксплуатационно-технические показатели. При этом в классификации не учитываются стоимостные технико-экономические показатели. Поэтому существует необходимость в устранении этого пробела: следует экономически обосновать классификацию пассажирских поездов и построить дополнительную классификацию городских, пригородных, региональных, поездов дальнего сообщения и скоростных поездов по этим показателям.

Предложенная классификация снимает существующие противоречия и строится на учете как эксплуатационно-технических показателей, так и стоимостных технико-экономических показателей.

Результатом исследования является построение алгоритма обоснования внедрения новой экономической классификации пассажирских поездов и раскрытие ее преимуществ. Определение рациональных зон курсирования пассажирских поездов с учетом стоимостных технико-экономических показателей дает основание для построения новой экономически обоснованной классификации пассажирских поездов по новым признакам. Так, например, автором предла-

гається по територіальному признаку поезда подразделить на: пригородные, региональные, межрегиональные поезда (новый вид). Это даст возможность определить экономически выгодные, безубыточные направления движения.

### Литература

1. Бараш Ю. С. Теоретично-методичний підхід до визначення конкурентоспроможності послуг, що надаються пасажирськими видами транспорту [Текст] / Ю. С. Бараш, А. А. Покотілов, Т. Ю. Чаркіна // Вісник ДНУЗТ. – 2011. – вип. 38 – С. 233 – 237.
2. Лихущин Е. В. Опыт «Дойче Бан»: классификация пассажирских поездов [Текст] / Е. В. Лихущин // Локомотив-информ. – 2012 – № 01. – С. 54 – 55.
3. Мельник Т. С. Концептуальні основи нової системи класифікації пасажирських поїздів українських залізниць. [Текст] / Т. С. Мельник // Вагонный парк. – 2012. – № 1 (58). – С. 42 – 45.
4. Мельник Т. С. Побудова системи сервісного обслуговування пасажирів відповідно до нової класифікації пасажирських поїздів українських залізниць. [Текст] / Т. С. Мельник // Вагонный парк. – 2012. – № 2 (59). – С. 44 – 49.
5. Богомолова Н. І. Ефективність транспортно-виробництва: сутність, зміст і форми [Текст] / Н. І. Богомолова // Зб. наук. пр. Київського університету економіки і технологій транспорту. Серія: економіка і управління. – Київ : КУЕТТ, 2003 – № 3. – С. 22 – 28.
6. Бакалінський О. В. Маркетинг пасажирських перевезень перспективними видами рухомого складу залізниць: теорія, методологія, практика. Дис. д.е.н.: 08.00.04 [Текст] / О. В. Бакалінський. – Київ : ДЕДУТ – 2012 – 455 с.
7. Чаркіна Т. Ю. Нова класифікація пасажирських поїздів в Україні [Текст] / Т. Ю. Чаркіна // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2012. – № 38. – С. 324 – 328.
8. Сич Є. М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: Монографія. [Текст] / Є. М. Сич, В. П. Гудкова. – К. : «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2004. – 248 с.
9. Гудков О. М. Організаційно-економічний розвиток пасажирського комплексу залізничного транспорту України на основі системного підходу. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук.: 08.00.03 [Текст] / О. М. Гудков – Харків : УкрДАЗТ – 2009 – 21 с.
10. Гудкова В. П. Формирование механизма финансирования пассажирских перевозок [Текст] / В. П. Гудкова // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие: Сб. науч. тр. – Вып. 7. – К. : ІКТП-Центр. – 1999. – С. 75–84.
11. Кравченко М. В. Высокоскоростные железнодорожные сообщения – достижения и проблемы [Текст] / М. В. Кравченко // Железные дороги мира. – 2001 – № 2. – С. 5–9.
12. Шерепа Е. Н. Способы повышения эффективности пассажирских перевозок с учетом опыта железных дорог развитых стран [Текст] / Е. Н. Шерепа // Зб. наук. пр. Нац. авіаційного ун-ту. – К. : НАУ – 2008. – № 17. – С. 12–18.
13. Харчук О. Г. Шляхи підвищення ефективності перевезень на залізничному транспорті [Текст] / О. Г. Харчук, Н. П. Зайцева // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка та управління. Мат. другої наук. практ. конф. – К. : КУЕТТ – 2004 – С. 50–51.

У статті розглядаються шляхи підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту в Україні. Увага акцентується на підвищенні ефективності пасажирських перевезень за рахунок збільшення швидкості руху поїздів, зростання якості наданих транспортних послуг та поліпшення комфортності перевезення пасажирів. Запропоновано новий підхід до оцінки ефективності залізничних пасажирських перевезень, який базується на вдосконаленій класифікації пасажирських поїздів в Україні.

**Ключові слова:** ефективність залізничного транспорту, швидкісний пасажирський транспорт, класифікація пасажирських поїздів, експлуатаційно-технічні показники ефективності залізничного транспорту, вартісні техніко-економічні показники ефективності залізничного транспорту.

The ways to improve the competitiveness of railway transport in Ukraine are considered. Attention is focused on improving the efficiency of passenger transportations by increasing of trains speed, by increasing the quality of transport services and improving the comfort of passenger transportations. A new approach to assessment of the effectiveness of railway passenger transportations is suggested based on an improved classification of passenger trains in Ukraine.

**Keywords:** effectiveness of railway transport, high-speed passenger transport, classification of passenger trains, operational and technical performance indicators of railway transport, technical and economic cost indicators in the efficiency of railway transport.