

визначає умови становлення конкурентного ринку і підприємницького середовища, на які спрямована його дія.

Безсумнівно, що для формування механізму державного регулювання потрібні стабільність політичної системи в країні та в окремих регіонах, згода між усіма гілками влади, визнання ними того факту, що без розвитку цивілізованого підприємництва неможливі економічне зростання, ефективний розвиток усіх галузей економіки та підвищення добробуту суспільства.

Сутнісні характеристики механізму державного регулювання розкриваються в його функції. В якості основних характеристик можна виділити наступні:

- підтримка відповідності між продуктивними силами, що безперервно розвиваються, і конкретними формами виробничо-економічних відносин;

- забезпечення економічної реалізації відносин власності, при цьому треба мати на увазі, що застосування неадекватних характеристик власності форм господарювання неминує веде до її деформації;

- узгодження інтересів агентів суспільного виробництва, що не може бути здійснено шляхом підпорядкування одних іншими, а вимагає їх сполучення;

- реалізація соціально – економічної політики за умови, що її цілі і завдання формуються як об'єктивний результат функціонування конкретних продуктивних сил та виробничо-економічних відносин, в іншому випадку вони не зможуть бути чинником розвитку і не будуть реалізовані.

Функціонування механізму державного регулювання можливо лише при створенні адекватного перспективного розвитку країни як правової підсистеми (середовища), що не декларує, а чітко встановлює права, обов'язки (відповідальність) і гарантії дієздатних громадян на заняття підприємницькою або іншої законною економічною діяльністю.

УДК 656.224:657(063)

ПРИНЦИПИ ВИЗНАЧЕННЯ ФАКТИЧНИХ ВИТРАТ НА КУРСУВАННЯ ОКРЕМОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ПОЇЗДА

*Бараиш Ю. С., д.е.н., професор,
Дребот Х. В., аспірант (ДНУЗТ)*

Для визначення науково обґрунтованої рентабельності окремого пасажирського поїзда необхідно чітко знати витрати на конкретний поїзд.

Витрати на окремий пасажирський поїзд

розраховуються на основі калькуляції собівартості пасажирських перевезень за рік та Номенклатури витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України з урахуванням перспективи реформування залізничної галузі.

З Калькуляції виділені усі без виключення витрати з пасажирських перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученні, які потім розділені на окремі складові:

1. Пасажирська складова;
2. Інфраструктурна складова;
3. Локомотивна складова;
4. Моторвагонна складова.

До пасажирської складової входять витрати на продаж квитків, прийом та видача багажу, супроводження багажних вагонів, екіпірування та обслуговування вагонів, амортизація пасажирських та багажних вагонів, перестановка пасажирських вагонів, робота і послуги залізниць інших держав, технічне обслуговування, поточний, деповський та капітальний ремонт пасажирських та багажних вагонів.

В складову інфраструктури входять витрати усіх господарств на утримання та експлуатацію об'єктів інфраструктури.

До моторвагонної складової входять витрати на здійснення перевезень електросекціями та дизель-поїздами.

До витрат локомотивної складової входять витрати, які надає локомотивне господарство за такими видами тяги – електровозна, тепловозна, паровозна;

В кожній складовій виділені певні групи витрат, які можна розраховувати за одним певним принципом в залежності від значимості середньої кількості вагонів в поїзді, періоду курсування та пробігу на протязі року, швидкості руху та іншого.

Розрахунок витрат в окремому пасажирському поїзді можна розраховувати за двома варіантами:

- прямим розрахунком витрат на окремий пасажирський поїзд за статтею;

- за формулою розрахунку середнього, що дозволяє скоротити розрахунки, але точність їх в цьому разі знижується.

Розрахунок витрат за другим варіантом виконується за допомогою перерахування загальних прямих річних витрат на пасажирські перевезення по Укрзалізниці чи по конкретному вагонному депо.

Швидкість руху, вага поїзду та період його курсування дуже впливає на витрати енергоресурсів на тягу поїздів та знос залізничної колії. Тому необхідно індивідуально розраховувати та відносити на конкретний пасажирський поїзд витрати на рух пасажирських поїздів та їх вплив на знос колійної інфраструктури. Якщо у депо ведеться окремий облік витрат електроенергії або палива на рух конкретного пасажирського поїзду, то ці дані можна використовувати для визначення його

рентабельності.

Отож точне визначення витрат за окремими складовими та узагальнюючими показниками на конкретний пасажирський поїзд дальнього сполучення в подальшому дозволить визначати ефективність курсування будь-якого поїзда та приймати оптимальні управлінські рішення стосовно внесення змін в існуючий розклад руху поїздів.

УДК 656.223.1 (477)

**НОВА КЛАСИФІКАЦІЯ
ПАСАЖИРСЬКИХ ПОЇЗДІВ В УКРАЇНІ**

*Бараш Ю.С., д.е.н., професор (ДНУЗТ)
Чаркіна Т. Ю., економіст пасажирської служби
(Придніпровська залізниця)*

В дані часи згідно наказу Укрзалізниці № 016-Ц від 20.01.12р. відбувається підготовка до реформування залізничної галузі, яке передбачає утворення у 2012-2013 роках філій АТ «Укрзалізниця» за різними видами пасажирських перевезень. Кожна з вказаних філій буде обслуговувати різні види пасажирських поїздів. Залежно від відстані обслуговування та швидкості руху можна передбачати такий розподіл пасажирських поїздів:

– Дирекція пасажирських перевезень у приміському сполученні буде обслуговувати приміські та регіональні поїзди, які будуть курсувати з існуючими швидкостями;

– Дирекція пасажирських перевезень дальнього сполучення буде обслуговувати пасажирські поїзди, які будуть курсувати з існуючими швидкостями у межах та за межами України;

– Українська залізнична швидкісна компанія буде обслуговувати пасажирські поїзди, які будуть курсувати зі швидкостями до 160 км у швидкісному рухомому складі у міжрегіональному та дальньому сполученні.

Для науково-обґрунтованого розподілу можливої гами пасажирських поїздів залежно від періоду курсування на протязі доби, дальності та швидкості руху, необхідно розробити їх нову класифікацію, навести раціональні зони обслуговування ними, визначити комфортні терміни поїздки пасажирів в певному виді вагонів та ефективне використання швидкісного рухомого складу. Сказане вище потребує розробки нової класифікації пасажирських поїздів з урахуванням періоду курсування поїздів на протязі доби, зони обслуговування, швидкості руху, часу у дорозі та виду рухомого складу для оптимізації доходів та витрат і підвищення конкурентоспроможності пасажирських поїздів на ринку транспортних послуг.

В умовах акціонування залізничної галузі будуть відбуватися значні зміни в організації пасажирських перевезень, змінюється організаційна структура управління пасажирським господарством, зникає поняття місцевих пасажирських поїздів, оскільки залізниці втрачають статус юридичної особи, виникає потреба в утворенні дирекцій з пасажирських перевезень у приміському і дальньому сполученні та виділення у окрему компанію швидкісних пасажирських поїздів. Сказане вище потребує розробки нової класифікації пасажирських поїздів з урахуванням періоду курсування поїздів на протязі доби, зони обслуговування, швидкості руху, часу у дорозі та виду рухомого складу для оптимізації доходів та витрат і підвищення конкурентоспроможності пасажирських поїздів на ринку транспортних послуг.

Такий розподіл пасажирських поїздів запропоновано в таблиці.

*Таблиця
Класифікація пасажирських поїздів в Україні за періодом курсування, територією обслуговування, швидкістю руху в умовах корпоративізації галузі та впровадження швидкісного руху*

Назва поїзда за періодом курсування на протязі доби	Денні				Нічні		Цілодобові			
	Приміський	Міжрегіональний			Дальнього сполучення					
Остаточна назва поїзда	Приміський	Міжрегіональний	Міжрегіональний швидкісний	Денний інтересіт експрес	Нічний інтересіт	Нічний інтересіт експрес	Інтересіт	Інтересіт експрес	Міжнародний	Міжнародний експрес
Максимальна відстань, км	до 150	до 300	до 500	до 900	550-700	900-1200	у межах України	у межах України	за межі України	за межі України
Середня маршрутна швидкість, км/год	до 50	до 80	110-125	110-120	70-80	110-120	70-80	110-120	70-80	110-120
Час у дорозі	до 3,3	до 3	до 4	до 7	8-10	8-10	до 24	до 16	Залежно від відстані	Залежно від відстані
Вид рухомого складу	МВРС та рейковий автобус	МВРС	МВРС швидкісний та вагони локомотивної тяги	МВРС швидкісний та вагони локомотивної тяги	Вагони локомотивної тяги старого покоління	МВРС швидкісний та вагони локомотивної тяги	Вагони локомотивної тяги старого покоління	МВРС швидкісний та вагони локомотивної тяги	Вагони локомотивної тяги старого покоління	МВРС швидкісний та вагони локомотивної тяги