

УДК: 338.47: 338.001.36

*Георгій Ейтутіс, д. е. н., професор
(проректор з наукової роботи, Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Олена Никифорок, к. е. н., с. н. с.
(завідувач відділу розвитку виробничої інфраструктури, ДУ «Інститут економіки і прогнозування НАН України»)*

*Валерій Карпов, к. е. н.
(провідний науковий співробітник, відділ розвитку виробничої інфраструктури, ДУ «Інститут економіки і прогнозування НАН України»)*

АНАЛІЗ ПРОДУКТИВНОСТІ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ⁷

В основу дослідження покладено порівняльний аналіз продуктивності залізниць, що входять до складу Укрзалізниці, за яким визначено місце кожної залізниці у результатах діяльності Укрзалізниці.

Порівняльний аналіз продуктивності зроблено за 10 показниками, які згруповані за наступним чином: продуктивність залізниць, що розрахована на 1 км розгорнутої колії; продуктивність залізниць, що розрахована на 1 працівника; продуктивність рухомого складу; дільнична швидкість.

У результаті аналізу було визначено, що за загальною оцінкою по продуктивності перше місце займає Одеська залізниця, друге – Південно-Західна, на третьому – Придніпровська.

При аналізі рівня продуктивності не в загальному векторі, а з точки зору його складових, простежується тенденція розширення залізниці на залізниць-лідери та залізниці аутсайтери. Ще однією тенденцією співставлення рівня продуктивності є досить великі розриви у номінальному значенні не тільки між залізницями першої та другої групи, а й серед залізниць-лідерів.

За показником дільничної швидкості Південно-Західна залізниця характеризується великим відривом від інших залізниць. Розрив від Південної залізниці, що займає друге місце, становить 7,1 км/год., а з Донецькою, що на шостому місці – 12,8 км/год.

Задля більш повного розуміння процесів формування кількісних характеристик продуктивності залізниць дослідження включає аналіз та розрахунки бальної оцінки основних показників діяльності залізниць, що впливають на продуктивність. Порівняльний аналіз зроблено з градацією основних показників на

© Ейтутіс Г. Д., Никифорок О. І., Карпов В. М., 2015

⁷ Стаття є продовженням дослідження опублікованої статті Ейтутіса Г. Д., Карпова В. М., Никифорок О. І. «Міжнародний вимір продуктивності залізничного транспорту України як основа вибору напрямів його модернізації», що опублікована в Економісті, № 5, 2014, С. 63-68.

об'ємні та якісні показники перевізної роботи. За об'ємними показниками перше місце займає Придніпровська залізниця, друге – Південно-Західна, третє – Одеська. Щодо якісних показників, то тут перше місце займає Південно-Західна залізниця. Друге місце займає Одеська залізниця.

В цілому проведений аналіз свідчить, що за загальною бальною оцінкою продуктивності праці об'ємних та якісних показників місця розподілені наступним чином: Південно-Західна, Одеська, Придніпровська, Південна, Донецька, Львівська.

Ключові слова: продуктивність праці, продуктивність перевезень, продуктивність рухомого складу, залізниці України, порівняльний аналіз, бальна оцінка.

*Георгий Ейтутис, д. э. н., профессор
(проректор по научной работе, Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Елена Никифорок, к. э. н., с. н. с.
(заведующая отделом развития производственной инфраструктуры, ГУ «Институт экономики и прогнозирования НАН Украины»)*

*Валерий Карпов, к. э. н.
(ведущий научный сотрудник, отдел развития производственной инфраструктуры, ГУ «Институт экономики и прогнозирования НАН Украины»)*

АНАЛИЗ ПРОДУКТИВНОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УКРАИНЫ

В основу исследования положен сравнительный анализ производительности железных дорог, входящих в состав Укрзалізничці, по которому определено место каждой железной дороги в результатах деятельности Укрзалізничці. Сравнительный анализ производительности сделан по 10 показателям, которые сгруппированы следующим образом: производительность железных дорог, которая рассчитана на 1 км развернутого пути; производительность железных дорог, которая рассчитана на 1 работника; производительность подвижного состава; участковая скорость.

В результате анализа было определено, что по общей оценке по производительности первое место занимает Одесская железная дорога, второе – Юго-Западная, на третьем – Приднепровская.

При анализе уровня производительности не в общем векторе, а с точки зрения его составляющих, прослеживается тенденция расслоения на железные дороги-лидеры и железные дороги аутсайдеры. Еще одной тенденцией сопоставления уровня производительности достаточно большие разрывы в номинальном значении не только между железными дорогами первой и второй группы, но и среди железных дорог-лидеров. По показателю участковой скорости ЮЗЖД характеризуется большим отрывом от других железных дорог. Разрыв между ЮЗЖД и Южной железной дороги, которая занимает второе место, составляет 7,1 км/ч., а между ЮЗЖД и Донецкой, которая находится на шестом месте – 12,8 км/ч.

Для более полного понимания процессов формирования количественных характеристик производительности железных дорог исследование включает анализ и расчеты балльной оценки основных показателей деятельности железных дорог, влияющих на производительность. Сравнительный анализ сделан с градацией основных показателей на объемные и качественные показатели перевозочной работы. По объемным показателями первое место занимает Приднепровская железная дорога, второе – Юго-Западная, третье – Одесская. По качественным показателям первое место занимает Юго-Западная железная дорога, второе – Одесская железная дорога.

В целом проведенный анализ свидетельствует, что по общей балльной оценке производительности труда объемных и качественных показателей места распределены следующим образом: Юго-Западная, Одесская, Приднепровская, Южная, Донецкая, Львовская дороги.

Ключевые слова: производительность труда, производительность перевозок, производительность подвижного состава, железные дороги Украины, сравнительный анализ, балльная оценка.

*Heorhii Eitutis, Doctor of Economics,
Professor of «Economics of transport enterprises» of State Economy and Technology University of Transport, Honored Worker of Transport of Ukraine.
Position: Vice-Rector for Research of the State Economy and Technology University of Transport.*

*Elena Nykyforuk, PhD
Position: Head of Department of industrial infrastructure of the Institute of Economics and Forecasting of NAS of Ukraine*

*Valerii Karpov, PhD
Position: Leading researcher of the Department of development of industrial infrastructure of the Institute of Economics and Forecasting of NAS of Ukraine*

ANALYSIS OF RAILWAYS PRODUCTIVITY OF UKRAINE

The basis of the study is a comparative analysis of productivity of railways that make up the Ukrzaliznitsia on which the place of each railroad in the Ukraine Railways productivity has been determined.

Comparative productivity analysis has been done on 10 indicators grouped in the following way: 1) The productivity of railways calculated for 1 km expanded track; 2) The productivity of railways calculated for 1 employee; 3) The productivity of rolling stock; 4) Precinct speed. Railways leaders are Odessa, South-Western and Dnieper railways, outsiders are Southern, Donetsk and Lviv railways.

For example, productivity on the 1 km extended track of Odessa railway (that is in the first place) is almost 1.5 times higher than in the South-Western railway (which is in second place) and for Lviv Railway the figure is more than 4 times higher.

For a more complete understanding of the processes of quantitative performance characteristics of railways the research has been supplemented by analysis and calculation of rank estimation key indicators of railways that affecting performance.

Overall, the analysis shows that the total ranks of quality indicators are distributed as follows: South-Western, Odessa, Dnieper, Southern, Donetsk, Lviv railways.

Keywords: the labour productivity, productivity of transportations, productivity of rolling stock, railways of Ukraine, comparative analysis, ball estimation.

Постановка проблеми. Як показує світовий досвід, розв'язання проблеми підвищення продуктивності залізниць в значній мірі залежить від наукової обґрунтованості аналізу продуктивності, порівняльної оцінки їх рівня, виявлення позитивних та негативних факторів, що впливають на процес підвищення продуктивності. Саме в цьому напрямі здійснено дослідження порівняльного аналізу продуктивності з використанням статистичних показників роботи залізниць України [1]. В основі цього дослідження, як і в попередньому [2], лежать методологічні підходи, що викладені в матеріалах 66 сесії Робочої групи по залізничному транспорту Комітету по внутрішньому транспорту ЄЕК ООН [6].

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Окремими проблемами підвищення продуктивності залізниць займалися як вітчизняні, так і іноземні вчені, такі як Богомолова Н.І., Вовк О.О., Ільчук В.П., Колеснікова Н.М., Кулаєв Ю.Ф. [4], Макаренко М.В., Пасічник В.І. [5], Сич Є.М. [7], Цветов Ю.М. [8], Чернюк Л.Г. та інші вчені, проте комплексного порівняння показників залізниць України в науковій літературі ще здійснено не було.

Метою статті є порівняння показників продуктивності залізниць України між собою, визначення місця кожної залізниці у формуванні загальної продуктивності Укрзалізниці та визначення впливу комплексу об'ємних і якісних показників на формування загального рівня продуктивності Укрзалізниці.

Викладення основного матеріалу. Визначення місця залізниць за продуктивністю здійснено за широковживаним методом бальної оцінки, який використовувався і в попередньому дослідженні. За загальною бальною оцінкою перше місце по продуктивності займає Одеська залізниця і лише на 2 бали від неї відстає Південно-Західна залізниця. Більш вагомий розрив – між першими двома та Придніпровською залізницею, що становить відповідно 10 та 8 балів. Південна, Донецька та Львівська залізниці займають за загальною оцінкою продуктивності відповідно 4, 5 та 6 місце, причому ці залізниці практично за жодним із показників продуктивності не піднімаються вище 3 місця (табл. 1).

Для аналізу показники продуктивності були згруповані за наступними ознаками:

- продуктивність залізниць, що розрахована на 1 км розгорнутої колії;
- продуктивність залізниць, що розрахована на 1 працівника;
- продуктивність рухомого складу;
- дільнична швидкість.

Продуктивність залізниць, що розрахована на 1 км розгорнутої колії. За продуктивністю праці працівників залізниць, що вимірюється як кількість робітників на 1 км мережі, майже однакові показники мають Одеська та Південно-Західна залізниці з показниками 1,74 та 1,75 працівника на 1 км колії (рис. 1). За ними йдуть Придніпровська та Південна залізниці з кількістю працівників 1,85 та 1,83. П'яте та шосте місце займають Львівська та Донецька залізниці – 2,0, 2,35 працівника на 1 км колії.

Таблиця 1. Рейтинг залізниць на основі бальної оцінки за продуктивністю, 2012 р.

Залізниця	Продуктивність праці				Продуктивність вантажних перевезень				Продуктивність пасажирських перевезень				Ефективність транспорту + 2х пас.км на 1 км розгону	Продуктивність локомотива, тис.т.км брутто	Продуктивність вагона, тис.т.км нетто	місце	Середня лінійна швидкість, км/год.	місце	Всього балів	місце			
	кількість робітників на 1 км розгону	місце	тис. т.км + 2х пас.км на 1 працівника	місце	тис. т.км	на 1 працівника	місце	тис.пас.км на 1 км розгону	місце	2х тис. пас.км на 1 працівника	місце	місце											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Донецька	2,35	6	899	5	13702	3	760	4	1253	5	139	5	16206	4	1029	5	3200	6	34,3	6	49	5	
Придніпровська	1,85	3	1382	3	14605	2	966	2	3145	2	208	3	20896	1	1288	4	4877	4	37,4	4	28	3	
Південна	1,88	4	904	4	7749	5	569	5	2276	3	167	4	12301	5	1522	3	4444	5	40,0	2	40	4	
Південно-Західна	1,75	2	1542	2	10841	4	915	3	3713	1	627	1	18266	3	1952	1	7427	2	47,1	1	20	2	
Одеська	1,74	1	1846	1	15937	1	1495	1	1871	4	351	2	19679	2	1608	2	8224	1	39,8	3	18	1	
Львівська	2,0	5	689	6	4441	6	430	6	1235	6	119	6	6911	6	973	6	5049	3	34,5	5	55	6	
Україні	1,91		1210		11212		856		2249		269		14673		1395		5309		38,8				

* Розраховано авторами за даними Укрзалізниця

Деякою мірою кількість працівників на 1 км колії на Львівській та Донецькій залізницях можна було б обґрунтувати необхідністю підвищеної потреби в ремонтних та модернізаційних роботах у зв'язку з підвищеним зносом верхнього полотна (за рахунок більшої ніж на інших дорогах інтенсивністю та вантажонапруженістю колій). Однак за цим показником Львівська та Донецька залізниці не входять до числа лідерів і займають відповідно четверте та шосте місця.

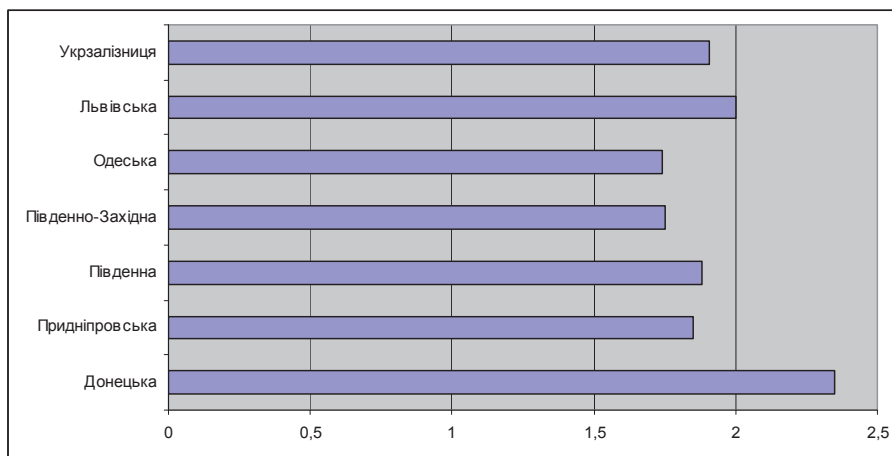


Рис. 1. Продуктивність праці на залізницях, кількість робітників на 1 км розгорнутої колії

Не проглядається закономірність між чисельністю робітників на 1 км колії та вантажонапруженістю й на інших залізницях. Так, Одеська залізниця, маючи кращий показник за чисельністю працюючих на 1 км колії, має й найвищий показник по вантажонапруженості на 1 км колії, який дорівнює 11 309 тис. т·км + пас·км. восторжествує справедливості

У той же час Донецька та Південна залізниці, маючи майже співставні показники вантажонапруженості колій, відповідно 6896 та 6943 тис. т·км + пас·км, задіють на обслуговуванні 1 км колій 2,35 та 1,88 робітника відповідно.

Одеська, Придніпровська та Південно-Західна залізниці входять у трійку доріг, що мають лідерство як за показниками вантажонапруженості, так і за показниками чисельності робітників на 1 км колій. Це може свідчити, що технічний стан колій цих залізниць перебуває на більш високому рівні, ніж на інших дорогах, та дозволяє їм з меншою кількістю експлуатаційного штату колійного господарства забезпечувати вищу, ніж у інших залізниць, ефективність використання мережі.

Одним з найважливіших показників продуктивності залізниць є *ефективність транспортного сполучення, що розрахована в тис т·км + 2х пас·км на 1 км розгорнутої колії*. За цим показником серед залізниць України перше місце займає Придніпровська залізниця, яка має ефективність використання мережі на рівні 20896 тис. т·км + пас·км на 1 км розгорнутої колії. Друге та третє місця з вагомими результатами 19679 тис т·км + пас·км та 18266 тис. км + пас·км займають, відповідно, Одеська та Південно-Західна залізниці. Ефективність використання мережі Донецької, Південної та Львівської залізниць, що займають четверте, п'яте та шосте місця відповідно, складає 77,5, 58,8 та 33,1% від ефективності Придніпровської залізниці.

За продуктивністю вантажних перевезень на 1 км розгорнутої колії (рис. 2) перше місце займає Одеська залізниця, друге – Придніпровська, третє – Донецька.

Далі йдуть Південно-Західна, Південна та Львівська залізниці. Дещо інша тенденція проглядається у *ефективності використання залізничної мережі у пасажирських перевезеннях*. Найбільш інтенсивно використовується залізнична мережа у цьому напрямку Південно-Західною залізницею, яка займає перше місце. Друге та третє займає Придніпровська та Південна залізниці; наступні місця займають Одеська, Донецька та Львівська залізниці.

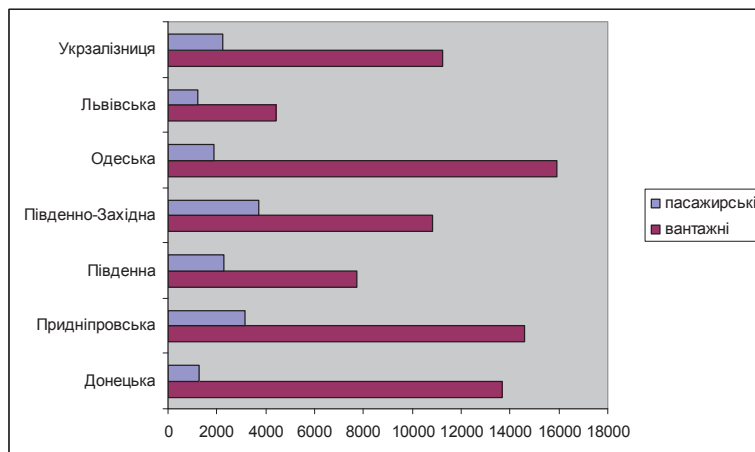


Рис. 2. Продуктивність вантажних і пасажирських перевезень тис т·км+пас.·км за залізницями України на 1 км розгорнутої колії

Продуктивність залізниць, що розрахована на 1 працівника. За продуктивністю праці, що розрахована в тис. т·км + 2х пас.·км на 1 працівника (рис. 3) перше місце займає Одеська залізниця з результатом 1846 тис., друге – Південно-Західна залізниця (у якої продуктивність становить 1542 тис., третє – Придніпровська залізниця (1382 тис. Ці залізниці мають показники більші за тисячу т·км + пас.·км та значно випереджають Південну, Донецьку та Львівську залізниці, які займають відповідно 4, 5 й 6 місця та не досягають 1000 т·км + пас.·км. Так відставання Львівської залізниці від Одеської, яка має перше місце, має розрив у 2,7 раза. По відношенню до Південно-Західної залізниці це співвідношення становить 2,2 раза, Придніпровської – 2,0 рази.

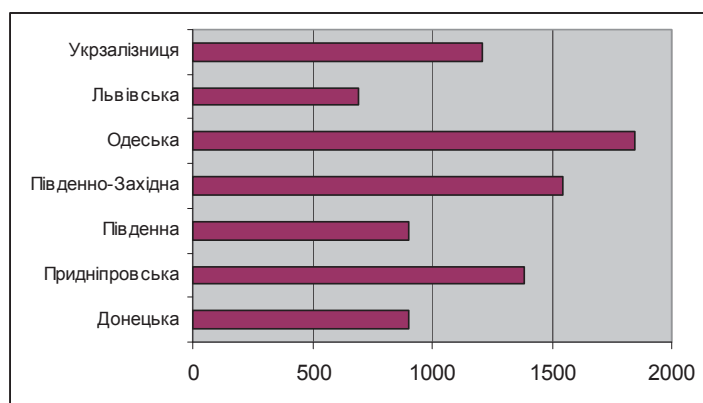


Рис. 3. Продуктивність праці вантажних і пасажирських перевезень, тис. т·км + пас.·км на 1 працівника залізниць

За продуктивністю вантажних перевезень на 1 працівника (рис. 4) розподіл місць дещо відрізняється від попередньої оцінки. Одеська залізниця утримує перше місце за цим показником, на друге місце виходить Придніпровська залізниця, а Південно-Західна замикає трійку кращих залізниць за цим показником, останні три місця займають залізниці у такій послідовності: Південна, Донецька, Львівська.

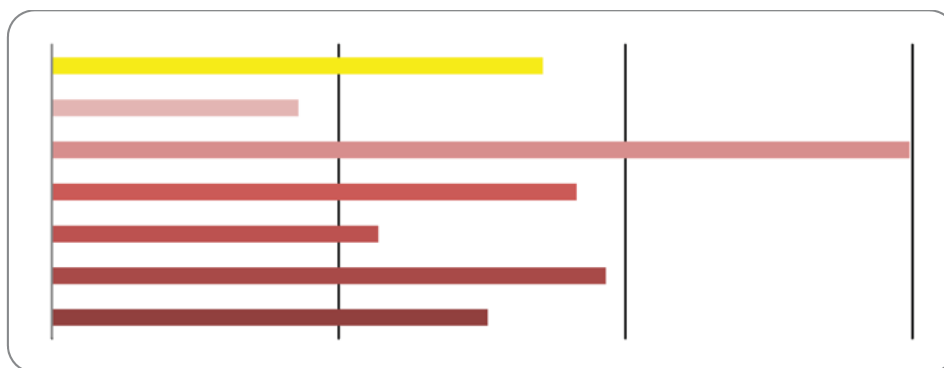


Рис. 4. Продуктивність вантажних перевезень, тис. т·км на 1 працівника

На відміну від сукупної оцінки місць залізниць за продуктивністю на 1 працівника (вантажні+пасажирські), місця за продуктивністю пасажирських перевезень (рис. 5) – розподілені наступним чином – перше місце займає Південно-Західна залізниця, друге – Одеська, третє місце – Придніпровська. Три останні місця традиційно займають Південна, Донецька та Львівська залізниці.

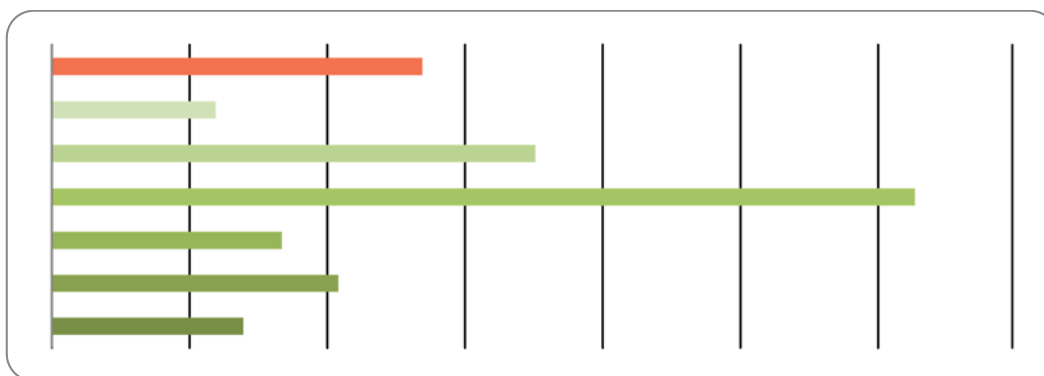


Рис. 5. Продуктивність пасажирських перевезень, 2-х тис. пас·км. на 1 працівника

Особливістю формування цього показника є те, що його кількісне значення у Південно-Західній залізниці значно вище, ніж не тільки у залізниць, що займають останні місця, але й у Одеській дороги, що займає друге місце. Розрив між показниками на цих залізницях становить майже у два рази. Такий розрив цілком закономірний, враховуючи те, що за пасажирообігом Південно-Західна залізниця у 2,2 рази перевищує показник Одеської залізниці. До того ж за показником відправлення пасажирів вона випереджає Одеську залізницю у 3,4 рази. Відставання Львівської залізниці, що займає останнє місце становить майже 5,3 рази.

Продуктивність рухомого складу. Комплексними якісними показниками використання рухомого складу є відповідно *продуктивність локомотивів та продуктивність вагонів*. За показником продуктивності локомотивів (рис. 6) найкращою є Південно-Західна залізниця із значенням 1952 тис. т·км брутто. Далі йдуть Одеська та Південна залізниці з результатами 1608 та 1522 тис. т·км брутто. Місця з четвертого по шосте розподіляються таким чином – Придніпровська, Донецька, Львівська.

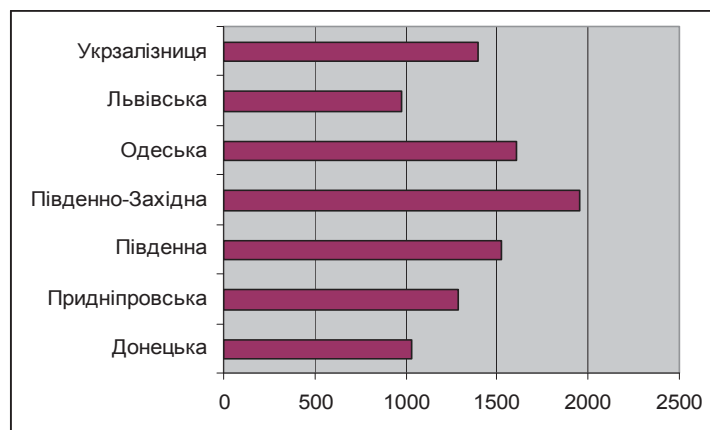


Рис. 6. Продуктивність локомотива за залізницями України, тис. т·км брутто

Основними складовими результату продуктивності локомотивів є середня вага вантажного поїзда та середньодобовий пробіг локомотива. Південно-Західна залізниця за показником середньої ваги вантажного поїзда займає третє місце серед інших доріг та перше за середньодобовим пробігом локомотива. Одеська залізниця за вищезазначеними показниками займає відповідно четверте та друге місце, Південна залізниця – друге та третє. При аналізі формування місця залізниць за середньодобовою продуктивністю локомотива простежується наступна тенденція: місце залізниці відповідає місцю за показником середньодобового пробігу локомотива. Ранжування залізниць, що займають три перші місця співпадають з їх місцем за цим показником.

Сила впливу середньодобового пробігу локомотива на результуючий показник підтверджується розрахунками по Південно-Західній залізниці. При збільшенні середньої ваги вантажного поїзда на 1 т продуктивність локомотива збільшується на 584 т. У той же час збільшення середньодобового пробігу локомотива на 1 км дає приріст у 3513 т. Співвідношення впливу складових показника продуктивності локомотива (середньої ваги вантажного поїзда до середньодобового пробігу) становить 1 до 6 або 0,036% до 0,218%. Порядок цього співвідношення характерний й для інших залізниць з варіацією значень від 6,4 до 8,0.

Незважаючи на те, що Південно-Західна та Одеська залізниці посідають перші місця за продуктивністю локомотивів, необхідно відзначити, що за показником середньої ваги вантажного поїзда, вони знаходяться лише на третьому та четвертому місцях та не мають провідних позицій. Для них орієнтиром подальшого розвитку може служити Придніпровська залізниця, що займає перше місце.

За показником продуктивності вагона (рис. 7) перші два місця, з досить великим розривом (від 797 тис. т·км до 5024 тис. т·км брутто, та від 2378 до 4227 тис. т·км брутто), займають Одеська та Південно-Західна залізниці. На третьому місці – Львівська залізниця, далі йдуть Придніпровська, Південна та Донецька.

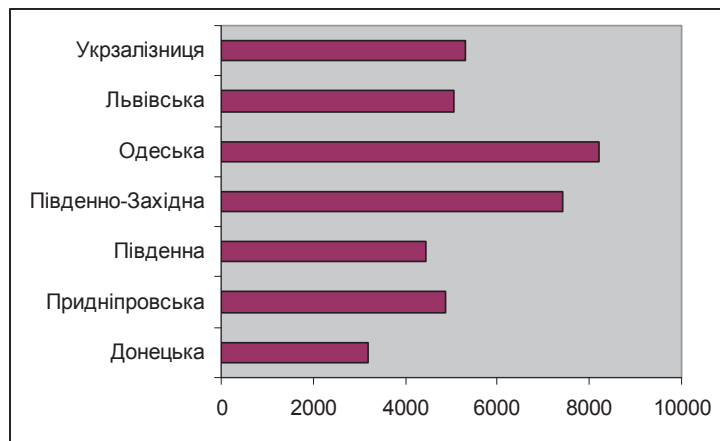


Рис. 7. Продуктивність вагона за залізницями України, тис. · т·км нетто

Дільнична швидкість. Важливим показником діяльності залізниць є швидкість доставки вантажів споживачу. У практиці визначення якісних показників продуктивності залізниць для оцінки швидкості доставки застосовується показник дільничної швидкості, який відбиває середню швидкість руху поїздів на дільниці. За цим показником (рис. 8) Південно-Західна залізниця впевнено займає перше місце з результатом 47,1 км/год.

Аналіз показників, які впливають на дільничну швидкість перевезення вантажів, не дає можливості зробити висновки, що саме їхній вплив став домінуючим у формуванні місця кожної залізниці за цим показником. Так, за простом вагонів на одній технічній станції, лідер за дільничною швидкістю Південно-Західна залізниця перебуває на третьому місці, за часом затримок біля світлофорів – на четвертому. Технічна озброєність Південно-Західної залізниці теж не має значних переваг в порівнянні з іншими залізницями. За експлуатаційною довжиною електрифікованих дільниць вона посідає третє місце, за довжиною ліній обладнаних автоблокуванням та диспетчерською централізацією – четверте.

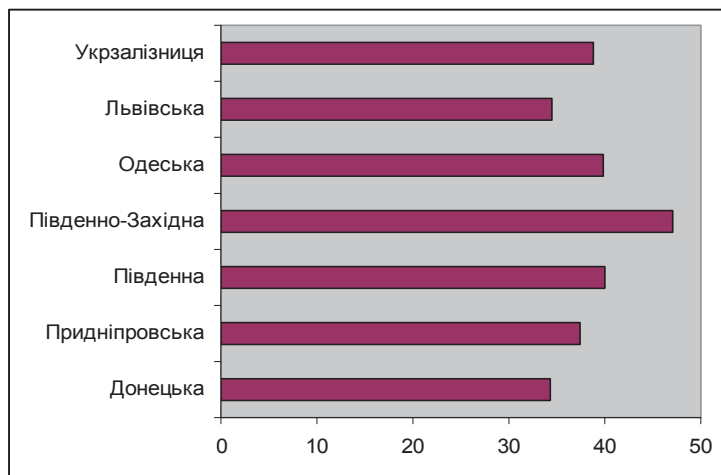


Рис. 8. Середня дільнична швидкість, км/год.

За переліченими показниками Одеська залізниця займає більш високе місце, але це не дало їй змоги випередити Південно-Західну залізницю. Так, за технічними простоями вона займає перше місце, за довжиною ліній обладнаних автоблокуванням та диспетчерською централізацією – друге. По інших залізницях також не проглядається ніякої взаємозалежності між вище зазначеними показниками та дільничною швидкістю перевезень. На наш погляд, визначення факторів впливу на дільничну швидкість лежать у площині аналізу не економічних, а техніко-технологічних показників. Аналіз показників впливу на дільничну швидкість буде зроблено в подальших дослідженнях. Задля більш повного розуміння процесів формування кількісних характеристик показників продуктивності залізниць, на наш погляд, необхідно доповнити загальну бальну оцінку продуктивності залізниць порівняльним аналізом основних показників діяльності залізниць, що впливають на продуктивність, та їх рейтингом. Результати такого порівняльного аналізу наведені в табл. 2. Порівняльний аналіз зроблено з градацією основних показників на об'ємі (навантаження вагонів, робота вагонів тощо) та якісні показники перевізної роботи.

Здійснений аналіз виявив таке. По-перше, немає дуже різної різниці за якісними показниками між залізницями, такими як обіг вантажного вагона, простоїв вагонів на одній технічній станції, простоїв вагонів під однією вантажною операцією. Наприклад, хоча Донецька залізниця поступається Одеській та Південно-Західній за загальним пробігом вагонів, відповідно у 1,8 та 1,4 раза, але в 1,5 раза перевищує загальний пробіг вагонів Львівської залізниці, що займає третє місце. Також Донецька дорога поступається Одеській в 1,6 раза за пробігом навантажених вагонів, Південно-Західній – в 1,3 раза. Крім того, можна вважати, що на негативний вплив на середньодобову продуктивність вагона впливає менша серед інших доріг середня технічна та дільнична швидкості.

За об'ємними показниками перше місце займає Придніпровська залізниця з сумою балів 28. Всього на 1 бал відстає від неї Південно-Західна. Третє місце у Одеській залізниці з 32 балами. Розрив між першою трійкою та іншими залізницями доволі великий й становить від 13 до 39 балів. Придніпровська залізниця, займаючи перше місце за бальною оцінкою об'ємних показників, за жодним з показників не має першого місця, але її діяльність характеризується стабільними результатами за об'ємними показниками. За всіма показниками цієї групи залізниця знаходиться в рамках другого, третього місця.

Південно-Західна залізниця, займаючи друге місце за об'ємними показниками, має лідируючі позиції за показниками пасажирських перевезень (відправлення пасажирів та пасажирообіг). Одеська залізниця займає перші місця в усіх напрямках експлуатаційного вантажообігу (вантажобіг нетто, брутто, в русі брутто).

За напрямом діяльності по навантаженню, вивантаженню, відправленню вантажів та роботи вагонів перші місця займає Донецька залізниця, що дає їй змогу займати четверте місце в сукупному рейтингу.

Південна залізниця за своїми показниками не піднімається вище четвертого місця й цілком закономірно посідає п'яте місце. Цілком обґрунтоване й шосте місце, яке займає Львівська залізниця. З дванадцяти об'ємних показників по восьми вона має найгірші показники.

Щодо *якісних показників*, то тут перше місце за Південно-Західною залізницею, яка з шести показників має перше місце за чотирма показниками, які характеризують використання рухомого складу (середньодобовий пробіг локомотива, середньотехнічна швидкість, середня дільнична швидкість, середньодобова продуктивність локомотива).

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Таблиця 2. Порівняльний аналіз та бальна оцінка основних показників діяльності залізниць, що впливають на продуктивність

	Донецька		Придніпровська		Південна		Південно-Західна		Одеська		Львівська	
	показник	місце	показник	місце	показник	місце	показник	місце	показник	місце	показник	місце
Об'ємні показники												
Навантаження вагонів, ваг.	6087	1	4805	2	1373	4	1622	3	1337	5	1030	6
Робота вагонів, ваг.	9627	1	8733	2	4200	5	5377	4	7389	3	3101	6
Відправлення вантажів, тис. т	142576	1	115334	2	31606	4	36597	3	29666	5	22120	6
Вивантаження вагонів, ваг.	5561	1	3281	3	874	6	1108	4	4257	2	910	5
Тарифний вантажообіг, млн. т·км	32441	4	46853	3	21805	5	47417	2	63396	1	19808	6
Приведена продукція, млн. т·км	49115	4	65463	3	31422	5	71009	2	81635	1	29259	6
Відправлення пасажирів, тис. чол.	51167	5	76302	2	65601	3	127159	1	33481	6	63697	4
Пасажирообіг, млн. пас·км	3516	6	10090	2	6404	4	16239	1	7442	3	5509	5
Експлуатаційний вантажообіг, млн. т·км нетто	38894	4	47239	2	21156	5	45762	3	61856	1	19868	6
Експлуатаційний вантажообіг, млн. т·км бруто	68425	4	92935	3	45401	5	97077	2	116059	1	41189	6
Експлуатаційний вантажообіг вантажоперевезень в Русі, млн. т·км бруто	63606	4	77362	2	36145	5	75827	3	102941	1	34562	6
Експлуатаційний вантажообіг пасажироперевезень в Русі, млн. т·км бруто	3480	6	14456	2	7357	4	18030	1	11218	3	6512	5
Сума балів за об'ємні показники		41		28		55		29		32		67
Місце		4		1		5		2		3		6
Якісні показники												
Середня вага вантажного поїзда, тонн бруто	3314	5	3638	1	3542	2	3513	3	3391	4	2965	6
Середньодобовий пробіг локомотива, км	396	6	457	4	510	3	584	1	523	2	432	5
Середньотехнічна швидкість, км/год.	38,6	6	44,6	4	46,9	2	52,1	1	45,2	3	43,7	5
Середня дільнична швидкість, км/год.	34,3	6	37,4	4	40,0	2	47,1	1	39,8	3	34,5	5
Середньодобова продуктивність локомотива, тис. т·км бруто	1029	5	1288	4	1522	3	1952	1	1608	2	973	6
Середньодобова продуктивність вагона, т·км нетто	3200	6	4877	4	4444	5	7427	2	8224	1	5049	3
Сума балів за якісними показниками		34		21		17		9		15		30
Місце		6		4		3		1		2		5
Сума балів, всього		75		49		72		38		47		97
Місце		5		3		4		1		2		6

Одеська залізниця, що займає друге місце, має кращий здобуток лише за середньодобовою продуктивністю вагона. Південна залізниця посідає третє місце за рахунок стабільності майже всіх якісних показників (окрім продуктивності вагона), які знаходяться на рівні другого та третього місць.

Придніпровська залізниця має кращий показник за середньою вагою вантажного поїзда, але по всіх інших показниках займає четверте місце, що й визначило її місце як четверте.

До здобутків Львівської залізниці можна віднести третє місце за продуктивністю вагона, за іншими показниками вона займає п'яті та шості місця. За загальним підсумком вона на п'ятому місці. Останнє місце за якісними показниками займає Донецька залізниця.

Проведений аналіз свідчить, що за загальною оцінкою продуктивності, об'ємних та якісних показників місця розподілились наступним чином: Південно-західна, Одеська, Придніпровська, Південна, Донецька, Львівська.

Висновки і пропозиції. Проведений аналіз дає змогу робити наступні висновки.

1. Приймаючи до уваги техніко-технологічний та фінансовий стан вітчизняних залізниць здійснити проривні заходи щодо досягнення показників продуктивності залізниць одночасно неможливо. Тому цей процес необхідно здійснювати системно, постійно та послідовно.

Не можна створювати новітні техніко-технологічні зразки тягового та вагонного парку у відриві від модернізації інфраструктури. Фрагментарність усунення тих чи інших перепон розвитку залізниць не приведе до їх ефективного функціонування.

2. Тільки послідовна, виважена політика їх розвитку може призвести до нових якісних змін та підвищити продуктивність функціонування. Тому постає завдання поєднання організаційно-економічних та техніко-технологічних заходів щодо реалізації цих процесів для досягнення максимально можливої продуктивності залізничного транспорту за рахунок комплексної та послідовної модернізації усіх процесів транспортування вантажів та пасажирів.

3. Перші кроки необхідно здійснити у напрямі виходу залізниць-аутсайдерів до рівня найкращих показників залізниць-лідерів за показниками продуктивності.

4. Для можливості наближення показників залізниць-аутсайдерів до кращих показників Південно-Західної, Одеської та Придніпровської необхідно виходити з того, що базові умови підвищення продуктивності усіх залізниць не мають великої розбіжності в структурі вантажних та пасажирських перевезень, протяжності та цілісності мережі, кліматичних особливостей та профілю, техніко-технологічного стану рухомого складу та інфраструктури. Ці питання лежать в площині організації управління залізничним транспортом.

ЛІТЕРАТУРА

1. Довідник основних показників роботи залізниць (2002-2012 рр.). – ДАЗТУ.- Київ, 2013.
2. Ейтутіс Г.Д., Карпов В. М., Никифорок О.І. Міжнародний вимір продуктивності залізничного транспорту України як основа вибору напрямів його модернізації // Економіст. – 2014. – № 5. – С. 63-68.
3. Кривошшин О.М. Господарська діяльність залізниці: історія, сьогодення, перспективи розвитку / О. М. Кривошшин, Г. Д. Ейтутіс. – Ніжин : ТОВ «Видавництво Аспект-Поліграф». – 2011. – 248 с.
4. Кулаєв Ю.Ф. Економіка залізничного транспорту: навчальний посібник / Ю. Ф. Кулаєв. – Ніжин: ТОВ «Видавництво Аспект-Поліграф», 2006. – 232 с.
5. Пасічник В. І. Аналіз динаміки показників залізниць України / В. І. Пасічник // Залізничний транспорт України. – 1999. – № 3. – С. 18-21.
6. *Производительность* на железнодорожном транспорте : материалы 66 сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту Комитета по внутреннему транспорту / Европейская экономическая комиссия. – Женева, 8–9 ноября 2012 р.

7. Сич Є. М. Закони економіки транспорту: монографія / Є. М. Сич, В.М. Кислий. – Ніжин: ТОВ «Видавництво Аспект-Поліграф, 2009. – 160 с.

8. *Транспортний сектор економіки України та залізничний транспорт* / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко та ін. – К.: КУЕТТ, 2006 – 428 с.

REFERENCES

1. *Dovidnyk osnovnykh pokaznykiv roboty zaliznyts (2002-2012 rr.)* [Handbook of basic indicators of railways] – DAZTU.- Kyiv, 2013.

2. Eitutis H.D., Karpov V. M., Nykyforuk O.I. Mizhnarodnyi vymir produktyvnosti zaliznychnoho transportu Ukrainy yak osnova vyboru napriamiv yoho modernizatsii [The international dimension of performance Railway Transport of Ukraine as a basis for selecting lines modernization] // *Ekonomist.* – 2014. – № 5. – S. 63-68.

3. Kryvopishyn O.M. *Hospodarska diialnist zaliznytsi: istoriia, sohodennia, perspektyvy rozvytku* [Economic activities Railroad: History, Present, and Prospects for Development] / O. M. Kryvopishyn, H. D. Eitutis. – Nizhyn : TOV «Vydavnytstvo Aspekt-Polihraf». – 2011. – 248 s.

4. Kulaiev Iu.F. *Ekonomika zaliznychnoho transportu: navchalnyi posibnyk* [Economics of Railway Transport: Textbook] / Iu. F. Kulaiev. – Ni-zhyn: TOV «Vydavnytstvo Aspekt-Polihraf, 2006. – 232 s.

5. Pasichnyk V. I. Analiz dynamiky pokaznykiv zaliznyts Ukrainy [Analysis of the dynamics of the railways of Ukraine] / V. I. Pasichnyk // *Zaliznychnyi transport Ukrainy.* – 1999. – № 3. – S. 18-21.

6. Proyzvodytelnost na zheleznodorozhnom transporte [Productivity in rail transport] : materyaly 66 sesyy Rabochei hruppy po zheleznodorozhnomu transportu Komyteta po vnutrennemu transportu / *Evropeiskaia ekonomycheskaia komysyia.* – Zheneva, 8–9 noiabria 2012 r.

7. Sych Ie. M. *Zakony ekonomiky transportu: monohrafiia* [Laws economy work: a monograph] / Ie. M. Sych, V.M. Kyslyi. – Nizhyn: TOV «Vydavnytstvo Aspekt-Polihraf, 2009. – 160 s.

8. *Transportnyi sektor ekonomiky Ukrainy ta zaliznychnyi transport* [The transport sector of Ukraine and rail] / Iu. M. Tsvetov, M. V. Makarenko ta in. – K.: KUETT, 2006 – 428 s.