

ГУРНАК

Віталій Миколайович

НОВАК

Валентина Олексіївна
novakv.nau@gmail.com

ІГНАТЮК

Вікторія Васиївна
nikushek@ukr.netд.е.н., професор, Національний
транспортний університетк.е.н., професор, Національний
авіаційний університетк.т.н., доцент, Національний
транспортний університет

УДК 656.378

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ МАЛОДІЯЛЬНИХ
ДІЛЬНИЦЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУANALYSIS OF THE DYNAMICS OF PASSENGER TRANSPORTATION IN UKRAINIAN NORTHERN
IRANS, TAKING INTO ACCOUNT OF FUNCTIONING OF LOW-TRAFFIC LINES OF RAILWAY
TRANSPORT

У статті здійснений аналіз пасажирських перевезень залізничного транспорту України, з урахуванням функціонування малодіяльних ділянок. Визначено основні фактори, що впливають на підвищення ефективності їх діяльності. Запропонована модель вирішення проблеми збитковості пасажирських перевезень, включаючи малодіяльні ділянки, на основі побудови «Дерева цілей».

В статті осуществлен анализ пассажирских перевозок железнодорожного транспорта Украины, с учетом функционирования малодетельных участков. Определены основные факторы, влияющие на повышение эффективности их деятельности. Предложена модель решения проблемы убыточности пассажирских перевозок, включая малодетельных участки, на основе построения «Дерева целей».

In the article the analysis of passenger transportations of railway transport of Ukraine, taking into account the functioning of low-traffic lines of railway transport. The main factors influencing the efficiency of their activity are determined. The author proposes a model for solving the problem of unprofitableness of passenger traffic, including of low-traffic lines, based on the construction of the «Tree of objectives».

Ключові слова: малодіяльні ділянки, пасажирські перевезення, собівартість, рухомий склад, тарифна політика

Ключевые слова: малодетельные участки, пассажирские перевозки, себестоимость, подвижной состав, тарифная политика

Keywords: low-traffic lines, passenger transportation, cost, rolling stock, tariff policy

ВСТУП

Стратегічно важливим об'єктом для України є залізничний комплекс, який є сполучною ланкою єдиної економічної системи. Роль залізничного транспорту проявляється в перевезеннях між тими, хто виробляє продукцію і тими, хто її споживає, а також в перевезенні пасажирів [3]. Без організованої роботи залізничного транспорту не буде стабільності в діяльності промислових підприємств, своєчасного підвезення життєво важливих вантажів в найвіддаленіші куточки країни. Всі регіони нашої країни тісно пов'язані залізничним транспортом, де, на сьогодні, експлуатуються малодіяльні ділянки.

Згідно Правил технічної експлуатації залізниць України, малодіяльні ділянки – це ділянки з сумарним обсягом руху пасажирських і вантажних поїздів за графіком не більше 8 пар на добу.

МЕТА РОБОТИ

Наукове обґрунтування шляхів підвищення ефективності здійснення пасажирських перевезень, з урахуванням функціонування малодіяльних ділянок залізниць України.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

У ході написання наукової статті використані системний, діагностичний та оптимізаційний підходи, які є основою комплексного дослідження умов забезпечення ефективної господарської діяльності роботи малодіяльних ділянок. Для досягнення поставленої в статті мети використані *методи наукової абстракції та агрегування, статистичного і динамічного аналізу* з метою встановлення тенденцій і зв'язків в процесах функціонування і розвитку перевезень на малодіяльних ділянках.

Аналіз основних джерел

Проблема малодіяльних ділянок як складова інфраструктури залізничного транспорту давно привертає увагу дослідників в нашій країні і в інших країнах світу.

Наукові розробки з цієї проблематики здійснюються весь час. Вагомий внесок у підвищення ефективності роботи пасажирських перевезень і, зокрема, малодіяльних ділянок, зробили такі вітчизняні науковці: Аксьонов І.М., Зоріна О.І, Кириленко О.М.,

Ейтутіс Г.Д. [1-4], Гненний О.М., Кулаєв Ю.Ф., Сич Є.М. та інші.

Йдеться про залізничні ділянки, що мають малі розміри пасажирського і вантажного руху. Ці лінії, в основному, мають регіональне значення, але деякі служать також для пропуску транзитних поїздів, виконуючи функції міжмагістральних з'єднань.

РЕЗУЛЬТАТИ

Сучасні загальноекономічні тенденції, нестабільна політична ситуація та військові дії на Сході України суттєво впливають на роботу всієї транспортної галу-

зі, що відображається, в першу чергу, на скороченні вантажо- та пасажирообігу. Так, за результатами 2014 р. загальний вантажообіг в Україні скоротився на 11,6%, пасажирообіг – на 17,4% порівняно з аналогічним попереднім періодом, а у 2015 р. вантажообіг скоротився ще на 5,9% і пасажирообіг на 8,4%, порівняно з 2014 р. [1, 5, 6].

Показники обсягів пасажирських перевезень по ПАТ «Укрзалізниця» за 2008-2015 рр. представлено в табл. 1. та на рис. 1.

Таблиця 1

Показники обсягів пасажирських перевезень по ПАТ «Укрзалізниця» за 2008-2015 рр. [6]

Перевезено пасажирів	Роки							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*	2015*
	млн. пас.	млн. пас.	млн. пас.	млн. пас.	млн. пас.	млн. пас.	млн. пас.	млн. пас.
	445,6	425,9	426,6	430,1	429,6	425,4	398,1	389,8

* Без урахування тимчасово окупованої території Автономної республіки Крим та м. Севастополя

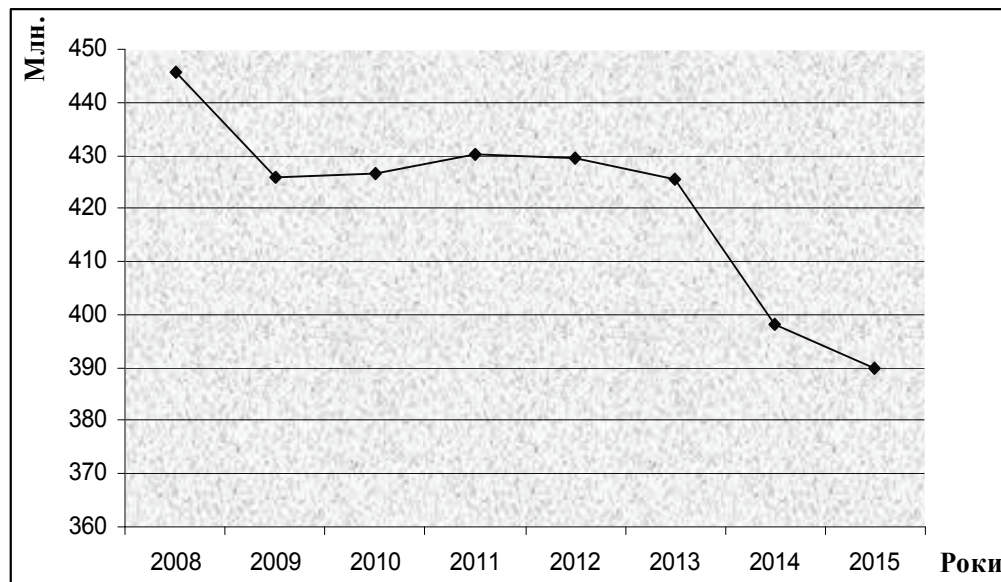


Рис. 1. Динаміка перевезень пасажирів залізничним транспортом за 2008-2015 рр. [розроблено за матеріалами [6]]

Основними причинами зменшення значення показників пасажирообігу, на думку авторів, стали:

- зменшення чисельності населення країни за останні 15 років;
- зниження купівельної спроможності населення;
- втрата залізничним транспортом частини пасажирів, внаслідок посилення конкуренції з автомобільним транспортом та авіацією;
- військові дії на Сході України;
- незручний графік руху потягів;
- низький рівень сервісу та комфорту перевезень.

При складанні графіка руху пасажирських потягів необхідно забезпечити найменші витрати часу на очікування потягів і проїзд, а також своєчасну доставку пасажирів, що досягається збільшенням швидкостей та використанням зонного графіку; прокладення ниток графіку в інтенсивні години, як правило ранкові та вечірні, з мінімальними інтервалами і зменшенням

кількості пересаджень; прибуття лише одного потягу на пункти зупинки без перехідних тунелів, містків з розміщенням пасажирських платформ з боку прийомо-відправних шляхів;

До системи пасажирського комплексу відносяться вагонні дільниці, що надають послуги в поїздах, вокзальне господарство, у приміщеннях якого здійснюється продаж проїзних документів і супутніх послуг, організовується відпочинок пасажирів перед відправленням, після прибуття та ін. Для надання вище зазначених послуг на вокзалах функціонують сервісні центри, зали очікування, пункти харчування, камери схову, багажні відділення, медичні пункти, розміщені інформаційні стенди, розташовані пункти зв'язку, на деяких вокзалах є готельні комплекси (вокзали станцій Київ-Пасажирський, Харків-Пасажирський), кімнати відпочинку, кімнати матері та дитини.

Ефективне функціонування малодіяльних ділянок залізниць впливає не тільки на стійкий соціально-економічний розвиток промисловості, але має загальнодержавні та загальнонаціональні значення, оскільки ці ділянки розташовані в так названих депресивних регіонах [2].

Важливим науково обґрунтованим фактором доцільності функціонування цих ділянок є насиченість території регіонів шляхами сполучення. Для комплексної оцінки функціонування окремих малодіяльних залізничних напрямків та визначення доцільності їх діяльності надзвичайно важливим фактором є рівень транспортного та соціального забезпечення різних верств населення.

У вирішенні питання щодо розвитку малодіяльних ділянок залізниць ключовим фактором, на наш погляд, може бути показник рентабельності, який може враховуватися поряд з іншими техніко-економічними та соціальними особливостями і відіграватиме роль інтегрованого чинника в розрахунках ефективності прийнятих управлінських рішень.

Як зазначає Кириленко О.М., в результаті аналізу статистичної звітності за формою ЦО-4, можна стверджувати, що на значній кількості малодіяльних ділянок (до 15,21% протяжності мережі, табл. 2.) число вантажних потягів не перевищує 1-2 за добу.

Представлені показники свідчать, що на 15,21% експлуатаційної довжини мережі залізниць України

обґрунтування доцільності функціонування малодіяльних залізниць повинно базуватися на розрахунках величини доходу і витрат та результуючому показнику – рентабельності ділянок, а також, у випадку від'ємних результатів, – можливості їх освоєння іншими видами транспорту шляхом розрахунку доходів та витрат на перевезення вантажів та пасажирів і на утримання залізничної інфраструктури на цих напрямках.

З проведеного системного аналізу економічних показників роботи пасажирських перевезень, визначені основні фактори, які впливають на результати функціонування та розвитку малодіяльних ділянок, а саме:

- економічні (динаміка розвитку або стагнації економіки регіонів, які тяжіють до малодіяльних ліній, обсяги інвестицій в промисловість, рівень розвитку сільського господарства тощо);

- технічні (модернізація інфраструктури малодіяльних ділянок);

- технологічні (підвищення безпеки роботи ділянок з малими обсягами перевезень).

В результаті систематизації проведених досліджень, авторами сформовано модель підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень залізничного транспорту України, з урахуванням специфіки роботи малодіяльних ділянок на основі «Дерева цілей» (рис. 2).

Таблиця 2

Кількість та структура малодіяльних ділянок на залізничному транспорті [4]

Назва регіональних філій залізниць	ДН -1		ДН -2		ДН -3		ДН -4		ДН -5		Всього		Питома вага МД, %
	Всього	МД	Всього	МД	Всього	МД	Всього	МД	Всього	МД	Всього	МД	
Придніпровська	20	1	18	1	15	2	13	0	0	0	66	4	6,06
Південна	5	2	22	1	5	1	16	0	7	0	55	4	7,27
Південно-Західна	19	3	23	8	24	3	14	2	19	9	99	25	25,25
Одеська	44	2	19	11	19	0	14	2	0	0	96	15	15,63
Львівська	32	6	15	1	22	5	31	6	18	0	118	18	15,25
ПАТ «Укрзалізниця»	120	14	97	22	85	11	88	10	44	9	434	66	15,21

ВИСНОВКИ

Зниження експлуатаційних витрат малодіяльних ділянок при дотриманні високої якості та безпеки перевезень являється однією з найважливіших задач, від успішного вирішення якої залежить зростання конкурентоспроможності та ефективності роботи всього залізничного транспорту.

Розвиток транспортного ринку і конкуренції між видами транспорту підвищує вимоги до якості органі-

зації роботи в системі пасажирського комплексу - по організаційному, інформаційному, технічному забезпеченню перевізного процесу. Заходи щодо ефективної організації пасажирських перевезень, підвищення їхньої конкурентоздатності неможливо організувати без глибокого опрацювання комплексу питань і, насамперед, без знання свого положення на ринку перевезень пасажирів (їх запити, категорії, життєвий рівень, мотиви вибору виду транспорту та інше).

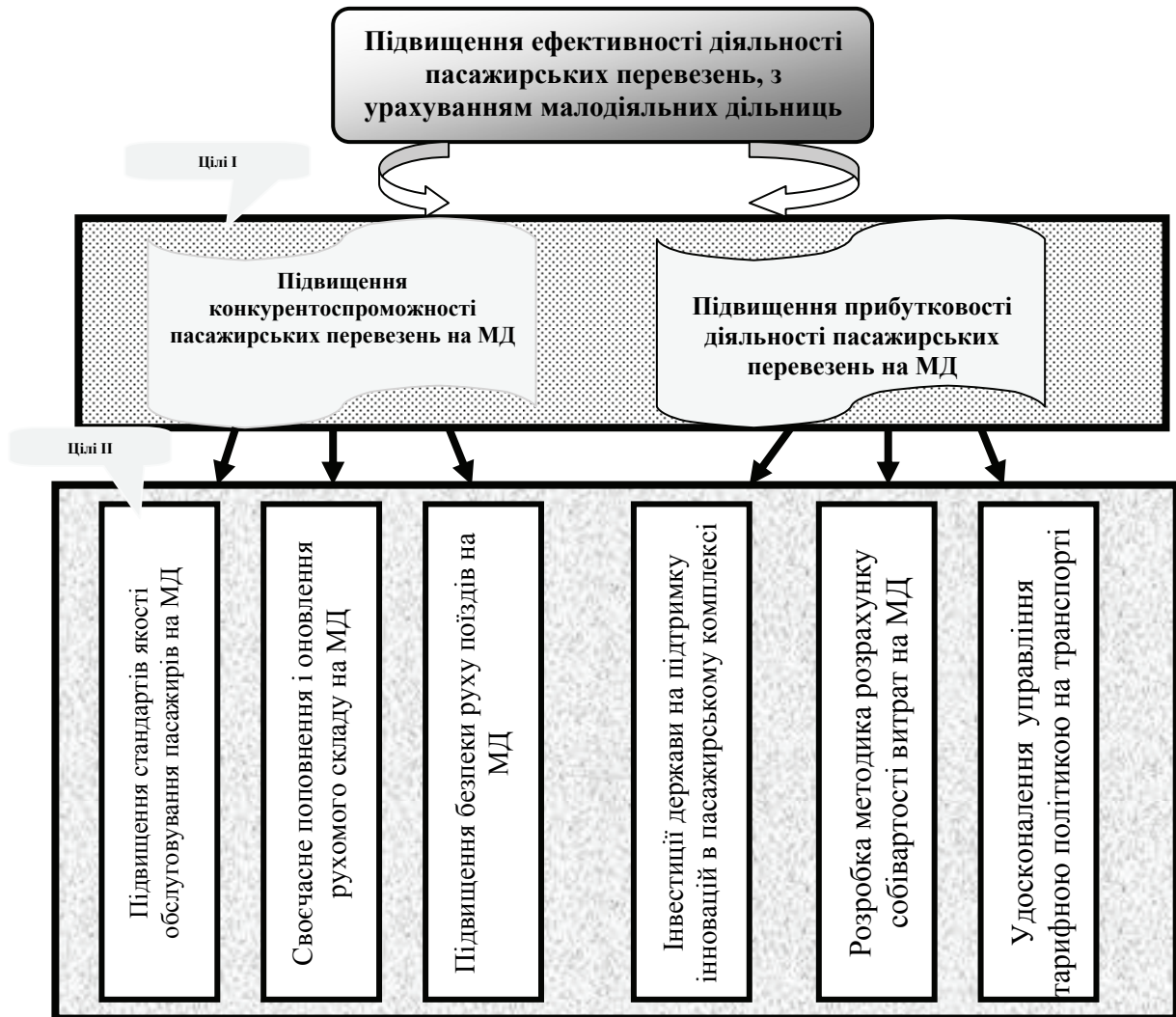


Рис. 2. Модель підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень, з урахуванням специфіки роботи малодіяльних дільниць

Список використаних джерел

1. Аксенов И.М. Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок: Монография / И.М. Аксенов. – К.: Транспорт Украины, 2004. – 284 с.
2. Зоріна О.І. Організаційно-економічні методи забезпечення ефективності використання ділянок з малими обсягами перевезень // Вісник економіки транспорту і промисловості – Харків: УкрДАЗТ, 2011. - № 35. - с. 61-63.
3. Ейтутіс Д.Г. Порядок визначення ефективності роботи тупикових станцій малодіяльних дільниць [Текст] // Залізничний транспорт України. – 2007. - № 5. – С. 93 – 94.
4. Кириленко О.М. Проблеми та перспективи функціонування малодіяльних ділянок залізниць України / О.М. Кириленко // Сучасні проблеми економіки: II Міжнародна науково-практична конференція, 15 жовтня 2011 р.: тези доп. – К., НАУ, 2011.– С. 34.
5. Новак В.О. Сучасні перспективи розвитку транспортної галузі України / В.О. Новак, І.М. Андрійчук. Проблеми системного підходу в економіці. – [Електронне наукове фахове видання]. – К.: НАУ, 2012. – № 1. – Режим доступу до збірника: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe
6. Разумова К.М. Системний економічний аналіз у менеджменті пасажирських перевезень: [монографія] / К.М. Разумова. – Київ: Кондор-Видавництво, 2014. – 240 с.