

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ПРИМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ

Для підвищення ефективності приміської пасажирських перевезень пропонується удосконалення розрахунків за перевезення та заходи по зниженню експлуатаційних витрат.

Для повышения эффективности примискии пассажирских перевозок предлагается усовершенствование расчетов за перевозки и мероприятия по снижению эксплуатационных расходов.

For the increase of efficiency of prymyskyu passenger transportations the improvement of calculations is offered for transportations and measures on the costs cutting of operations.

Тривалий час залишаючись найдоступнішим транспортом, виконуючи величезний обсяг роботи по перевезенню пасажирів і вантажів, залізниця почала втрачати конкурентні позиції на ринку транспортних послуг. Головна артерія країни, яка в значній мірі визначає ефективність функціонування усіх галузей України, опинилася в занепаді.

Стан інфраструктури й організації перевезень українських залізниць з багатьох техніко-технологічних параметрів не відповідає зростаючим вимогам суспільства і європейських стандартів щодо якості транспортних послуг, і найближчим часом може стати гальмом подальшого соціально-економічного розвитку країни і забезпечення необхідних обсягів перевезень.

За останні роки майже в 10 разів знизилися темпи оновлення основних фондів. Більш ніж половина пасажирських вагонів вже відпрацювали свій ресурс. Підлягають списанню більше 70% пасажирських електровозів і близько 85% електродизель-поїздів. Запас міцності відсутній. Якщо не відбудеться поповнення рухомого складу в найближчий період, то перевезення пасажирів в дальньому сполученні необхідно буде скоротити майже на третину, а в приміському – на 50%.

Нині в сфері приміських пасажирських перевезень склалася чи не найскрутніша ситуація. Приміські перевезення — найбільша проблема «Укрзалізниці». Тут зіштовхуємося з парадоксом, властивим, можливо, лише нашій економіці: найбільш соціально значущий і масовий вид транспорту водночас і найзбитковіший. Приміські перевезення хронічно збиткові, немає коштів на оновлення рухомого складу. Пасажир, відстоюючи свої права споживача, відмовляється сплачувати за проїзд, адже сервіс, безпека, комфортабельність основної частини поїздів, що курсують в приміському сполученні, не відповідають жодним існуючим стандартам. Саме тому дане питання є надзвичайно актуальним не лише для громадян, але й для самих залізничників.

Одним із шляхів зниження збитковості пасажирських перевезень у приміському сполученні є удосконалення структури управління. Зміна структури викликана сукупністю причин, серед яких можна виділити наступні:

Складне фінансове становище вимагає максимального скорочення власних витрат.

Підвищення продуктивності праці персоналу пасажирського комплексу.

Втрата конкурентних позицій на внутрішньому і на міжнародному ринку транспортних послуг.

Сучасна концепція реформування залізничного транспорту України передбачає створення компаній по перевезенню пасажирів в далекому і приміському сполученнях, що будуть конкурувати між собою, а конкуренція приведе до зниження собівартості і, отже, тарифів, а також підвищить якість обслуговування.

В процесі реформування передбачається створення таких умов функціонування залізниць, при яких всі категорії громадян мають сплачувати за проїзд. Особливу увагу тут необхідно приділити пільговикам, облік яких вести надзвичайно важко. На сьогоднішній день існує 39 категорій громадян, які мають право на пільговий проїзд. Проблема криється в тому, що в приміському сполученні значна частина пасажирів пільгових категорій мають право не оформляти проїзний документ на кожну поїздку, а лише пред'являти контролеру службове посвідчення або документ, який дає право на пільги, що дуже ускладнює облік витрат. Тобто, врахувати загальну кількість перевезених залізницею пільговиків виявляється майже неможливим. А, отже, постає проблема отримання компенсаційних виплат з боку відповідних відомств.

В загальному обсязі приміських перевезень питома вага безкоштовних складає 80%. Пільгові перевезення «з'їдають» щороку біля мільярду гривень доходів. Так, наприклад, на Придніпровській залізниці в 2005 р. було компенсовано лише 32% загальної суми збитків від таких перевезень. Таким чином, якщо б залізниця отримувала компенсацію в повному обсязі, то за 2004-2005 рр. ця сума становила б 39,3 млн грн. Тобто, за 2 роки залізниця могла б придбати як мінімум 1 електричку, а відремонтувати більше десяти.

Для чіткого контролю за кількістю реалізованих проїзних документів і доходами від приміських пасажирських перевезень необхідно облаштувати станції системою АСУ «Експрес»,

яка допоможе автоматизувати практично всі розрахунки. Інформація в «Експрес» поступає з моменту покупки поїзного документу.

Проїзні документи (квитки) громадянам, що мають право на пільговий проїзд, можуть видаватися і по пластикових картках відповідних міністерств, відомств і організацій, які будуть пред'являтися в квиткові каси разом з посвідченням. На пластикову картку заноситься необхідна сума безготівкових грошових коштів. При оформленні проїзного документу сума проїзної плати буде автоматично зніматися з пластикової транспортної кредитної картки і зараховуються на рахунок конкретного продавця проїзного документа. Пластикові картки дозволять електронним способом контролювати кількість пільгових поїздок на транспорті. По закінченню звітного періоду транспортні організації проводять таксування вартості фактично оформлених за пластиковою картою проїзних документів і складають звітні відомості по кожному міністерству, відомству і організації, у віданні яких знаходяться пільгові категорії громадян.

У зв'язку з критичним фінансовим становищем залізниць, перегляду на урядовому рівні потребує і податкова політика. Необхідно звільнити від ПДВ нові пасажирські компанії в приміському сполученні.

На сьогоднішній день ПДВ становить 20% від доходу, при цьому збитки від пасажирських перевезень по Придніпровській залізниці у 2005 р. сягнули 181,6 млн грн (на 50 % вище попереднього року).

Таким чином, якщо залізниця не буде відраховувати ПДВ у приміському сполученні, то додатково отримає (фактично зекономить) 8,8млн.грн. щорічно. Якщо врахувати те, що вартість електропоїзду становить 27 млн грн., то за 3 роки можна придбати нову електричку

$$\frac{27}{8,8} \approx 3 \text{ (роки).}$$

Витрати на перевезення залізничним транспортом в останні роки зростають на 10-12% за рік. Зменшення витрат в приміському сполученні хоча б на 1% дасть економію в 9,5 млн. грн. Тому для підвищення ефективності функціонування залізниць важливо систематично шукати шляхи зниження транспортних витрат при умові повного і своєчасного задоволення потреб галузей і населення в перевезеннях.

Процес перевезення пасажирів доволі складний і був би неможливий без участі всіх господарств залізниці: пасажирського, перевезень, локомотивного, колійного, цивільних споруд, сигналізації та зв'язку, електропостачання та матеріально-технічного забезпечення.

Кожне господарство виконує певний обсяг роботи і несе певний обсяг витрат аби забезпечити злагодженість і безперервність перевізного процесу.

Доля витрат, яка припадає саме на пасажир-

ські перевезення різна. Відрізняється вона по видах сполучень і по видах тяги. Тому аналіз експлуатаційних витрат необхідно робити в розрізі всіх господарств.

Найбільші витрати по перевезеннях у приміському сполученні припадають на такі господарства:

- локомотивне – 68,4 %,
- пасажирське – 18,0 %.

Тобто, головним чином собівартість 10 пас- км формують витрати по цих 2-х господарствах, оскільки складають лівову частку загальних витрат по господарствах – 86,4 %.

По пасажирському господарству одним із найвагомішим елементом витрат є витрати на почне утримання і ремонт пасажирських вагонів, що зайняті на перевезенні пасажирів у приміському сполученні, оплату праці з нарахуваннями, які можуть бути резервом для економії. Для чого необхідно:

- переопрофілювання ремонтних вагонних депо на окремі види ремонту та 100 відсоткове їх завантаження;
- закриття ремонтних цехів депо, де мають місце нерівномірне надходження вагонів в ремонт та неритмічні поставки запасних частин для ремонту;
- запровадження відрядно-преміальної системи оплати праці в ремонтних цехах депо для ефективного використання робочої сили;
- закриття квиткових кас на малодіяльних дільницях;
- розробка прогресивних систем оплати праці, внесення змін до режимів праці та відпочинку квиткових касирів і провідників пасажирських вагонів приміських поїздів.

З метою скорочення витрат в локомотивному господарстві необхідно в усіх ремонтних цехах встановити нормативи витрат на матеріали, запчастини, паливо-енергетичні ресурси та постійно контролювати і аналізувати їх використання в залежності від обсягів та видів ремонту тягового рухомого складу (далі — ТРС). Крім того, необхідно розробити норми трудовитрат на кожний вид робіт з ремонту ТРС та запроваджувати відрядно-преміальну систему оплати праці.

Таким чином, одним із шляхів вирішення проблеми зниження експлуатаційних витрат на пасажирські перевезення у приміському сполученні є:

- перехід до дешевих видів тяги, а саме – електротяги;
- надання державою пільгових тарифів на електроенергію, паливо, матеріали;
- технічне переоснащення ремонтних цехів депо та концентрація ремонтів рухомого складу в одному-двох депо залізниці;
- електрифікація неелектрифікованих дільниць та збільшення швидкостей руху приміських поїздів.

Надійшла до редколегії 31.07.2007 р.