

ОЦІНКА ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ СТВОРЕННЯ І ФУНКЦІОНУВАННЯ ПРИМІСЬКОЇ ПАСАЖИРСЬКОЇ КОМПАНІЇ

Ефективне функціонування приміських залізничних перевезень пов'язане з удосконаленням його організаційної структури; оновленням основних фондів і рухомого складу; впровадженням новітніх технологій і підвищенням швидкості руху; наданням нових видів послуг і захопленням нових секторів транспортного ринку; збільшенням прибутковості перевезень пасажирів. Актуальність проблеми управління залізничними перевезеннями в приміському сполученні, її недостатнє теоретичне, методичне й практичне опрацювання визначили вибір даної статті.

Ключові слова: пасажирське господарство, рентабельність, перевезення, приміський поїзд, управління

Эффективное функционирование пригородных железнодорожных перевозок связано с усовершенствованием его организационной структуры; обновлением основных фондов и подвижного состава; внедрением новейших технологий и повышением скорости движения; предоставлением новых видов услуг и захватом новых секторов транспортного рынка; увеличением прибыльности перевозок пассажиров. Актуальность проблемы управления железнодорожными перевозками в пригородном сообщении, ее недостаточную теоретическую, методическую и практическую проработку определили выбор данной статьи.

Ключевые слова: пассажирское хозяйство, рентабельность, перевозка, пригородный поезд, управление

The effective functioning of suburban railway transportations is related to the improvement of his organizational structure; updating of capital assets and rolling stock; by introduction of the newest technologies and rev-up of motion; by the grant of new types of services and capture of new sectors of a transport market; by the increase of profitability of carrying passengers. Actuality of management problem by railway transportations in a suburban report, her insufficient theoretical, methodical and practical working was defined choice of this article.

Keywords: passenger economy, profitability, transportation, suburban train, management

Спад рівня суспільного виробництва в останньому десятиріччі минулого століття та світова фінансово-економічна криза 2008-2011 років викликали значне скорочення обсягів перевезень на залізничному транспорті, що у сукупності з інфляційними процесами значно зменшило його доходи. При цьому потреба в утриманні у належному стані матеріально-технічної бази галузі, збереженні низького рівня тарифів на соціально значущі пасажирські перевезення залишилась. Становище ускладнювалося відсутністю реальної фінансової підтримки з боку держави, зокрема не надавалися кошти на придбання пасажирського рухомого складу та не виплачувалися компенсації за перевезення пільгових категорій громадян.

Пошук нових ефективних дій у сфері управління пасажирським господарством України і формування нового економічного механізму взаємин між учасниками пасажирських перевезень залізничним транспортом є ключовими напрямками реформування пасажирського господарства Укрзалізниці. Струк-

турна реформа залізничного транспорту проходить відповідно до Указу Президента України «Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу» і Державної цільової програми реформування залізничного транспорту у 2010-2015 роках.

Основне завдання зміни структури управління пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні - досягнення максимальної ефективності функціонування системи, забезпечення повного і якісного задоволення платоспроможного попиту населення на перевезення з мінімальними витратами.

Перевага нової структури управління пасажирським господарством полягає у переході до системи управління з галузевим комерційним розрахунком і відособленням власності (основних і оборотних засобів, фінансових ресурсів) на самостійному балансі приміської пасажирської компанії (далі ППК).

У цьому випадку можлива єдина тарифна політика, підготовка і узгодження приміських

тарифів за регіонами, розробка пропозицій щодо тарифів у місцевому і прямому сполученнях, пільги, знижки і доплати, організація маркетингової підтримки пасажирських перевезень. З цією метою проводяться обстеження пасажиропотоків, вивчення попиту на перевезення, сегментація ринків, створення і реалізація нових послуг. Реальними можуть стати робота з потенційними інвесторами, пошук і залучення різних джерел фінансування і програм розвитку пасажирського комплексу.

Головним завданням створення ППК у приміських перевезеннях є забезпечення необхідного обсягу приміських пасажирських перевезень, виконання соціального замовлення, розширення сфери послуг для населення і різних організацій, отримання прибутку.

Ухвалення ефективних рішень з підвищення рентабельності (зниження збитковості) пасажирських перевезень в приміському сполученні неможливе без поглибленого аналізу фактичної ефективності курсування кожного поїзда, що формується компанією, його рентабельності.

Виявлення найбільш збиткових поїздів передбачає проведення аналізу причин їх збитковості, а також розробку відповідних заходів зі зниження збитків. Із зміною експлуатаційної ситуації, наприклад, із збільшенням пасажиропотоку, може виникнути необхідність оперативного призначення поїзда на основі об'єктивного і оперативного визначення фінансово-економічних результатів курсування кожного окремого поїзда і роботи приміської пасажирської компанії в цілому.

Визначення рентабельності приміського пасажирського поїзда

Показником фактичної економічної ефективності курсування поїзда є його рентабельність (збитковість), яка визначається як:

$$R_{п} = (D_{п} - C_{п}) / C_{п}, \quad (1)$$

де $D_{п}$ - доходи приміської пасажирської компанії від перевезення пасажирів у даному поїзді за звітний період;

$C_{п}$ - витрати приміської пасажирської компанії від перевезення пасажирів у даному поїзді за звітний період.

Під поняттям «даний поїзд» мається на увазі поїзд, що курсує за певним маршрутом і має свій порядковий номер. Економічні результати курсування поїзда слід розраховувати

окремо в напрямках «туди і назад», оскільки вони можуть істотно розрізнятися за обсягом роботи, отриманими доходами та ін.

Визначення доходів конкретного приміського поїзда

Визначення доходів конкретного поїзда, ефективніше проводити за даними звіту ІОЦ залізниці «Довідка за визначенням основних показників, пов'язаних з перевезенням пасажирів в поїздах приміського сполучення». У вказаному звіті наводяться доходи від продажу всіх квитків на кожен приміський поїзд, що відправляється. У довідці показані сумарна величина доходів за звітний період з розділенням на основну операцію (перевезення) і початкову операцію за типами поїздів і типами вагонів, з вказівкою кількості відправлень цих вагонів за місяць, їх місткості й населеності. Поставлене завдання точнішого визначення доходів приміського поїзда в межах міста, можливо реалізувати на основі введення подільничого обліку пасажиро-кілометрів роботи на основі маршрутної карти поїзда, фактичної густини міжстанційних пасажиропотоків поїзда.

Проаналізувавши дані ІОЦ, можна визначити такі показники, як: місячний дохід від кожного поїзда; дохід, що припадає на один вагон вказаного типу; середній дохід від одного пасажирів, що перевозиться даним поїздом за аналізований період, як за квитками за повну вартість, так і з урахуванням пасажирів, що мають право на пільги; середній дохід від одного пасажиро-км (середня прибуткова ставка по поїзду, яку доцільно порівнювати з середньою прибутковою ставкою по пасажирських перевезеннях в приміському сполученні).

Окрім доходів від продажу проїзних документів приміська пасажирська компанія отримує доходи від додаткових послуг, що надаються пасажиром, які зараз враховуються по експлуатаційній діяльності. Їх величина для даного поїзда визначається множенням суми доходів від додаткових послуг пасажиром, що припадає на одного відправленого пасажирів, на кількість пасажирів, відправлених у поїзді.

Визначення витрат, що припадають на приміський поїзд

Якщо за доходами конкретного поїзда звітна інформація вже існує і її тільки слід включити в алгоритм розрахунку рентабельності, то витрати, що відносять на конкретний потяг, потрібно

визначати розрахунковим шляхом. У цих умовах використовуються поняття: «інфраструктура», «інфраструктура і тяга», «пасажирський комплекс». До поняття «інфраструктура» відносимо «всі постійні пристрої виробничого призначення (колія, будівлі, споруди, пристрої контактної мережі, сигналізації і зв'язку і так далі) за винятком пристроїв з екіпіровки, технічного обслуговування, ремонту рухомого складу (вагонів і локомотивів). У поняття «інфраструктура і тяга» включається не тільки «інфраструктура» залізничного транспорту як така, але і локомотиви, облаштування з екіпіровки, технічного обслуговування і ремонту, за винятком інфраструктури пасажирського господарства, яка входить в поняття «пасажирський комплекс».

Розрахунок укрупнених витратних ставок виконується на основі звітних даних про витрати на перевезення в пасажирському русі приміського сполучення, відповідних економічних і експлуатаційних показників роботи кожної приміської пасажирської компанії. Після розрахунку укрупнених ставок витрати по конкретному поїзду приміської компанії визначаються множенням укрупнених витратних ставок на вимірник експлуатаційної роботи даного поїзда.

Укрупнені витратні ставки встановлюються на такі вимірники: вагоно-кілометри, поїздо-кілометри, відправлений вагон, відправлений пасажир, вагоно-години за типами вагонів. Укрупнені витратні ставки на вагоно-кілометри і на поїздо-кілометри враховують витрати на інфраструктуру і локомотивне господарство залізниці, пов'язані з просуванням пасажирських вагонів; укрупнені витратні ставки на відправлений вагон, відправленого пасажирів і вагоно-години, пов'язані з витратами приміської пасажирської компанії. Вимірники експлуатаційної роботи, що характеризують кожен поїзд, приймаються відповідно до вказаної вище довідки ІОЦ за визначенням основних показників, пов'язаних з перевезенням пасажирів в кожному приміському поїзді за розрахунковий місяць; кількість складів в обороті приймається відповідно до службових розкладів пасажирських поїздів.

Витрати, що відносять на даний потяг даного сполучення за розрахунковий період, можуть бути подані як

$$C_{\text{п}} = C_{\text{інф}} + C_{\text{ппк}}, \quad (2)$$

де $C_{\text{п}}$ - витрати, що відносяться на даний потяг;

$C_{\text{інф}}$ – витрати залізниці, що входять в поняття «інфраструктура»;

$C_{\text{ппк}}$ – витрати приміської пасажирської компанії.

Витрати приміської пасажирської компанії, що припадають на конкретний потяг, пов'язані з вимірниками: відправлений вагон (вагоно-прибуття), вагоно-години і відправлений пасажир, – і визначаються через відповідні витратні ставки або укрупнені витратні ставки за формулою:

$$C_{\text{ппк}} = eC_{\text{ов}} + \sum(\bar{e}C_{\text{в-г}} \cdot nt_i) + \sum(eC_{\text{оп}} \cdot A) + eC_{\text{опм}} \cdot A_{\text{м}}, \quad (3)$$

де $eC_{\text{ов}}$, $\bar{e}C_{\text{в-г}}$, $eC_{\text{оп}}$, $eC_{\text{опм}}$ - витратні й укрупнені витратні ставки на один відправлений вагон, одну вагоно-годину за типами вагонів і категоріями поїздів, одного пасажирів, відправленого від станції відправлення, одного пасажирів, відправленого в даному поїзді в цілому на маршруті;

nt_i - вагоно-години 1-го типу вагона для даного поїзда, визначаються множенням кількості складів у обороті за даними службового розкладу руху поїздів на кількість вагонів у складі й календарну кількість годин в розрахунковому періоді (оскільки розрахунки проводяться в одному напрямі, отримана кількість вагоно-годин ділиться на 2);

A - кількість пасажирів, відправлених у складі даного поїзда в даному періоді;

$A_{\text{м}}$ - кількість пасажирів, відправлених у складі даного поїзда в цілому на маршруті.

Таким чином, в даній методиці потрібно розрізняти витрати Укрзалізниці, пов'язані з наданням рухомого складу приміській пасажирській компанії в оренду, і витрати приміської компанії, пов'язані з відправленими і перевезеними пасажирів по всьому маршруту проходження поїзда, причому для останніх вводиться диференціація по зонах, через які проходить маршрут даного поїзда. Тому, виходячи зі всього вищесказаного, формулу розрахунку витрат приміської пасажирської компанії можна подати в такому вигляді:

$$C_{\text{ппк}} = \text{ОП}_{\text{ппк}} + E_{\text{уш}} + E_{\text{ів}}, \quad (4)$$

де $\text{ОП}_{\text{ппк}}$ - орендна плата приміській пасажирській компанії за користування рухомим складом, платформами, вокзалами і т.д.;

$E_{\text{уш}}$ - витрати приміської пасажирської компанії на утримання всього штату (провідники, квиткові касири, апарат управління і обслуговуючий персонал);

E_{iv} - інші витрати приміської компанії.

Проаналізувавши, порядок розрахунку доходів і витрат приміської пасажирської компанії на кожен окремих потяг, формулу розрахунку рентабельності можна записати так:

$$R_n = \frac{(D_{пк} + D_{дп}) - (ОП_{пк} + E_{уш} + E_{iv})}{ОП_{пк} + E_{уш} + E_{iv}}, \quad (5)$$

де $D_{пк}$, $D_{дп}$ - доходи конкретного поїзда, отримані приміською пасажирською компанією від продажу квитків і надання додаткових послуг на шляху проходження поїзда.

Пропонований методичний підхід дозволяє диференційовано розподілити всю суму витрат приміської пасажирської компанії на пасажирські потяги приміського сполучення. Він дозволяє визначити економічну ефективність не тільки призначення або відміни пасажирського поїзда, але й курсування кожного конкретного поїзда за звітний період.

Розраховані показники рентабельності конкретного пасажирського поїзда зіставні з фінансовими результатами залізниці в даному виді сполучення, і після виявлення найбільш збиткових поїздів, фінансові результати яких значно нижче середньомережєвих, необхідно вживати заходів, спрямованих на підвищення ефективності їх роботи.

Запропонована методика реалізує можливість принципової відмінності фактичних економічних результатів від розрахункових (прогнозованих), визначених іншими способами, яка зумовлена тим, що в конкретному періоді курсування поїзда його експлуатаційні та економічні показники нерідко різко відрізняються від прогнозованих (розрахункових). Може бути тимчасово змінена не тільки схема складу, але і періодичність курсування, не кажучи про те, що населеність поїзда, коефіцієнт використання місткості його вагонів може різко відрізнитися від аналогічних показників поїзда, який прямує в тому самому напрямку, але в інший час доби, з іншою періодичністю, що забезпечують іншу якість перевезення з іншою якістю послуг, що надаються пасажирів.

Перевага даного методу перед відомим методом одиничних витратних ставок в тому, що він забезпечує оперативність «суцільного» розрахунку економічних результатів пасажирського поїзда, тобто розрахунку не тільки конкретного, але і кожного поїзда, створюючи умови, таким чином, для комплексного, системного підходу до аналізу економічних результатів курсування всіх пасажирських поїздів.

Економічні результати пасажирського поїзда диференційовані за рівнями управління - визначаються для структурних підрозділів залізничного транспорту: для приміських пасажирських компаній, для залізниці (якщо в межах залізниці існує декілька приміських компаній), що особливо актуально в умовах структурної реформи залізничного транспорту.

Вказані переваги методичного підходу дозволяють покласти його в основу системи моніторингу фінансово-економічних результатів курсування пасажирського поїзда в приміському сполученні на базі сучасних інформаційних технологій.

Методика аналізу припускає вивчення динаміки показників виробничо-фінансової діяльності приміських пасажирських компаній, порівняння із зміною цих показників для компанії і по залізниці, якщо в межах однієї залізниці розташовано декілька приміських компаній, за звітний і відповідний період попереднього року. До аналізованих показників належать як звітні величини (форми галузевої звітності), так і розрахункові.

Особливістю аналізу є виконання його у двох розрізах. Оскільки приміська пасажирська компанія - підприємство дорожнього підпорядкування, то аналізуються показники (експлуатаційні, економічні) в межах залізниці (за звітними даними). З іншого боку, аналізувати ефективність роботи знов створеного структурного підрозділу доцільно за тими показниками, на які він здатний здійснити безпосередній вплив у результаті своєї господарської діяльності. Наприклад, приміська дирекція з обслуговування пасажирів не може повністю вплинути на такі показники: населеність вагона; коефіцієнт використання місткості вагона; експлуатованого парку; собівартість поїздки; формування тарифів за перевезення пасажирів; отримання доходів і так інше.

Особливо це виявляється на залізницях, що мають велику кількість пільгових пасажирів, дотації за проїзд яких повинні перераховуватися з місцевих і державних бюджетів, а також на тих, де сильно розвинена конкуренція приміського транспорту. Тому в лівій частині аналітичної таблиці повинні бути наведені дорожні показники, а в правій - показники, що характеризують обсяг робіт і інші показники, що виконуються при взаємодії з адміністрацією відповідного регіонального суб'єкта.

Основні показники діяльності приміської пасажирської компанії можна згрупувати за вказаними нижче розділами.

1. Показники обсягу перевезень

Передбачають аналіз зміни кількості «відправлених пасажирів» з виділенням об'єму перевезень пасажирів, що користуються пільговим і безкоштовним проїздом відповідно до державного законодавства. Кількість безкоштовних і пільгових пасажирів визначається за даними ІОЦ залізниці. З кількості пасажирів, що користуються правом безкоштовного проїзду на залізничному приміському транспорті, необхідно також виділити пасажирів-залізничників за звітом форми 4. Також необхідно проаналізувати показники пасажиро-кілометрів роботи і кількість проданих квитків.

2. Якісні показники використання рухомого складу

При аналізі якісних показників роботи рухомого складу (населеності пасажирського вагона, коефіцієнта використання місткості вагона, дільничної і технічної швидкостей руху, середньої дальності поїздки) найбільший інтерес становить аналіз виконання графіка руху приміських поїздів і кількість скарг пасажирів, оскільки саме ці показники безпосередньо впливають на маркетингові дослідження приміських перевезень і як наслідок на формування попиту на послуги приміської пасажирської компанії і отримання прибутку.

3. Показники роботи ревізорського апарату

Аналізується штат контролерів-ревізорів з виділенням штату, що знаходиться в апараті управління приміської компанії, сума зібраних штрафів, питомі величини штрафів, відсоток охопту пасажирських поїздів ревізорськими перевіркою.

4. Безпека і охорона праці

Аналізується динаміка кількості браків; кількості нещасних випадків з пасажирями внаслідок транспортних подій і рівня виробничого травматизму.

5. Експлуатаційні витрати, доходи і рентабельність

При аналізі економічних і фінансових показників особливо необхідно розглянути дві категорії цих показників:

1) фінансові результати роботи приміської пасажирської компанії, як господарюючого суб'єкта (за фінансовими звітами компанії);

2) фінансові результати взаємодії приміської пасажирської компанії з адміністрацією відповідного регіону стосовно вирішення пи-

тань дотацій і компенсацій за проїзд пільговиків як державного, так і місцевого рівня.

6. Чисельність працівників і продуктивність праці

Розглядаються зміни середньоспискової чисельності працівників приміської компанії, у т. ч. апарату управління; продуктивності праці працівників компанії.

Аналіз всіх виробничо-фінансових показників приміської пасажирської компанії, перерахованих вище, можливо подати у вигляді наступної «Система показників для проведення аналізу виробничо-фінансових показників приміської пасажирської компанії».

Метою організації моніторингу ефективності результатів приміських пасажирських поїздів є забезпечення оперативного отримання і аналізу економічних результатів кожного приміського пасажирського поїзда, що курсує на певній залізниці, як бази для прийняття ефективних рішень з організації приміських пасажирських перевезень.

Створення системи моніторингу ефективності поїзда дозволить вирішити такі завдання:

- визначення фактичної економічної ефективності курсування приміських поїздів, що забезпечується використанням звітних даних за експлуатаційними і фінансовими показниками конкретного поїзда;

- визначення впливу кожного сформованого поїзда на фінансові результати приміської пасажирської компанії;

- проведення «суцільного» розрахунку ефективності пасажирських поїздів, тобто розрахунку ефективності кожного приміського поїзда, що курсує на залізниці;

- забезпечення високої оперативності й достовірності розрахунків за рахунок використання системи початкової інформації, що характеризує роботу поїзда (маршрут його проходження, тип вагонів) в реальному режимі часу (інформація про реалізовані проїзні документи);

- диференціювання економічних результатів поїзда за типами вагонів, а також за рівнями управління для структурних підрозділів залізничного транспорту: для приміської пасажирської компанії і для залізниці;

- оперативне проведення аналізу найважливіших економічних показників роботи поїздів (прибутковості, середнього доходу від одного пасажирів, доходної ставки на 10 пас.-км, втрати доходів від наданих пільг на проїзд, собівартості, рентабельності);

- розвиток нового напрямку маркетингу пасажирських перевезень - маркетингу приміського пасажирського поїзда, що припускає вивчення і формування попиту на пасажирські перевезення не тільки певної якості, але і в конкретних поїздах, що набуває особливого значення в умовах Концепції розвитку структурної реформи залізничного транспорту, відповідно до якої в пасажирському комплексі створюються приміські пасажирські компанії на основі прибуткових маршрутів.

Економічний критерій для порівняння варіантів організаційної структури ППК

Базовими критеріями створення приміських пасажирських компаній є:

- наявність правової основи для створення на базі майна структурних підрозділів залізниці;

- наявність конкурентного середовища або наявність умов для створення конкурентного середовища з основних видів діяльності ППК;

- наявність відособленого виробничо-технологічного циклу, що характеризується виробництвом кінцевого товару або послуг, і наявність умов, що забезпечують фінансово-економічну самостійність ППК, стабільність фінансових і економічних показників, самофінансування.

Цілі створення ППК можуть бути сформульовані у формі напрямів:

- для подальшого продажу, у тому числі продажу акцій;

- для розвитку конкурентного сектора;

- для отримання доходу від експлуатації;

- для підвищення капіталізації;

- з метою формування нових видів бізнесу.

Взаємодія Укрзалізниці й ППК здійснюється з метою:

- забезпечення стабільного фінансового розвитку і прибуткового функціонування Укрзалізниці і ППК;

- виконання цілей і завдань, передбачених статутом ППК;

- забезпечення дотримання законодавства України в процесі діяльності Укрзалізниці і ППК;

- забезпечення захисту прав і інтересів Укрзалізниці і ППК, що охороняються законом;

- підвищення інвестиційної привабливості Укрзалізниці і ППК шляхом гарантування їх корпоративної «прозорості», збалансованості й передбачуваності корпоративної політики в цілому;

- розробки і реалізації скоординованої і ефективної інвестиційної політики Укрзалізниці і ППК;

- створення умов для розвитку відносин організацій залізничного транспорту з організаціями інших галузей економіки;

- підвищення ефективності взаємодії ППК з усіх напрямків їх діяльності;

- розвитку взаємодії Укрзалізниці і ППК з державними органами влади і органами місцевого самоврядування.

Спираючись на світовий досвід реформування організаційної структури приміського сполучення, слід зазначити, що для компанії в секторі приміських пасажирських перевезень переважною організаційно-правовою формою є відкрите акціонерне товариство. Більше того, в Україні, створення компанії за участю регіональних суб'єктів ця форма є єдиною.

На відміну від інших організаційно-правових форм (товариств з обмеженою або додатковою відповідальністю, колективних і так далі) статутний капітал відкритого акціонерного товариства поділений на певну кількість акцій, кожна з яких дає її власникові (акціонерові) рівний об'єм прав (при рівній кількості акцій акціонери мають рівні голоси, тобто рівні можливості впливати на діяльність товариства).

Важливою характеристикою відкритого акціонерного товариства в порівнянні з іншими організаційно-правовими формами є те, що засновники, вносячи своє майно в статутний капітал, передають його тим самим у власність товариства.

Створення компанії у формі довірчого товариства або товариства з обмеженою відповідальністю дозволяє засновникам вийти з товариства і забрати свою частку в статутному капіталі, що дестабілізує діяльність організації.

Цей принцип побудови приміської пасажирської компанії гарантує стійкість його фінансової і виробничої бази (статутного капіталу) і незалежність від зміни акціонерів.

Крім того, особливістю при створенні приміських компаній є те, що вони не повинні наділятися в перші роки свого функціонування майновим комплексом, а для здійснення

Відповідно до чинного законодавства України, розмір статутного капіталу відкритого акціонерного товариства має бути не менше 1 250 мінімальних заробітних плат, виходячи із ставки мінімальної заробітної плати, діючої на момент надання документів для державної реєстрації товариства (907 грн на 01.10.10 р.).

Крім того, доцільно, за прикладом ВАТ «РЖД», встановити частку регіональних суб'єктів у створюваних акціонерних товариствах не менше ніж 25 % плюс одна акція (блокуючий пакет). У цьому випадку максимальний розмір пакету акцій, належних Укрзалізниці за умови входження в акціонерне товариство одного регіонального суб'єкта буде не більше ніж 75 % мінус одна акція. Проте при входженні двох регіональних суб'єктів розподіл акцій буде таким:

- Укрзалізниця – 50 % мінус дві акції;
- регіональний суб'єкт 1 – 25 % плюс одна акція;
- регіональний суб'єкт 2 – 25 % плюс одна акція.

Такий розподіл часток у статутному капіталі не дозволить жодному з акціонерів володіти контрольним пакетом, а для ухвалення рішень, що визначають основні напрями діяльності компанії, знадобиться тільки погоджене рішення будь-яких двох акціонерів. У той же час кожен акціонер матиме можливість блокувати істотні рішення, пов'язані з діяльністю компанії, оскільки вони приймаються більшістю голосів – три чверті. До таких питань належать внесення змін і доповнень в статут; реорганізація приміської компанії; визначення кількості, номінальної вартості, категорії оголошених акцій і прав, наданих цими акціями; придбання компанією розміщених акцій.

Створення ППК повинне підвищити їх інвестиційну привабливість і сприятиме залученню позикових інвестицій. У зв'язку з цим доцільно поставити питання про кредитну ефективність інвестицій, яка є складовою інвестиційної привабливості ППК, з одного боку, і критерієм компромісу між кредитором і позичальником – з іншого.

В основі умови кредитної ефективності інвестицій використана умова рівності ефективності інвестицій кредитора і ППК в як компромісу відносин між ними. Ця умова описується до виразом, який пов'язує усі вищеперелічені показники.

$$\alpha_{кр} = \frac{pD - I(1 + p\alpha_p)}{I(-1 - p - 2p\alpha_p)}, \quad (6)$$

де D – дохід (виручка) ППК;
 p – вірогідність отримання доходу в розмірі D ;

$\alpha_{кр}$ – частка інвестицій, узятих у кредитора;
 I – необхідний ППК обсяг інвестицій, що забезпечує отримання доходу D ;

α_p – відсотки за кредитом.

З цього виразу можна:

- визначити доцільну частку позикових інвестицій в їх загальній величині:

$$P = \frac{I(1 - \alpha_{кр})}{D + I + 2I\alpha_p\alpha_{кр} + I\alpha_p}, \quad (7)$$

- при фіксованій величині інвестицій і їх позикової частки в загальній величині інвестицій можна визначити вірогідність отримання запланованого рівня доходу:

$$p\alpha_p = \frac{pD(N)}{1 - \alpha_{кр}I} - \frac{\alpha_{кр}p(1 + \alpha_p)}{1 - \alpha_{кр}}, \quad (8)$$

- оцінити дохід, який потрібний для реалізації раціональних умов кредитування:

$$D = I(1 + p\alpha_{кр} + p\alpha_{кр} - \alpha_{кр}), \quad (9)$$

- визначити процентну ставку, при якій забезпечуються раціональні умови кредитування:

$$\alpha_p = \frac{p(D + I) + I(\alpha_{кр} - 1)}{I(p - 2p\alpha_{кр})}, \quad (10)$$

Пріоритетність формування ППК визначається:

- ступенем готовності підприємства до формування на його основі дочірньої компанії, рівнем підготовленості й ініціативності управлінського апарату структурного підрозділу;
- можливістю і вірогідністю отримання швидкого економічного результату для транспортної корпорації (дивідендний дохід, дохід від реалізації акцій підприємства);
- необхідністю інвестицій з боку Укрзалізниці для формування і розвитку ППК і їх величиною;
- конкурентоспроможністю продукції структурного підрозділу, наявністю конкуре-

Висновки

– визначеністю механізму взаємодії Укрзалізниці із створеними ППК.

При створенні приміських пасажирських компаній можливий прояв виробничих, комерційних, фінансових ризиків і ризиків, пов'язаних з форсмажорними обставинами.

Одним з найбільш стійких до такого роду ризиків є підприємство, що здійснює реалізацію соціального замовлення на перевезення і має зобов'язання перед органами державної влади. Таким підприємством є приміська пасажирська компанія.

У ряді випадків для зниження загального впливу ризиків на ефективність підприємства доцільно передбачити комерційне страхування за діючими системами (страхування майна, ризиків, закладених у комерційних контрактах на угоди, що укладаються, та ін.).

Вірогідність кожного типу ризиків і збитки, що викликаються ними, різні, тому необхідно їх прогнозувати і, по можливості, розраховувати.

Для зменшення впливу ризиків необхідно виробити стратегію вибору пріоритетів основної діяльності компанії, тобто встановити основні напрями роботи компанії, які призведуть до найбільш високих результатів.

Потоки доходів приміської компанії формуються з виручки від продажу квитків, компенсації адміністрації регіонів і дотацій залізниць.

Потоки витрат приміської компанії формуються з витрат ППК від основної діяльності, плати за користування інфраструктурою залізниць і податковим платежам у державні і місцеві бюджети.

Серед усіх розглянутих умов досягнення рентабельності компанії з приміських пасажирських перевезень, найбільш прийнятним буде те, що поєднує в собі усі вище перераховані умови підвищення рентабельності фінансово-господарської діяльності ППК, тобто зменшення збитковості за рахунок підвищення тарифів, покриття остатку збитків з місцевих та державного бюджетів і розрахунку залізниці за пільгові перевезення своїх працівників.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Концепція та Програма реструктуризації на залізничному транспорті України [Текст]. – К.: НАБЛА, 1998. – 145 с.
2. Смехова, Н. Г. Эксплуатационные расходы и объем работы [Текст] / Н. Г. Смехова, Л. Б. Панкратова // Железнодорожный транспорт. – 1997. – № 3. – С. 44-48.

Надійшла до редколегії 22.02.2011.

Прийнята до друку 28.03.2011.