

УДК 656.227

**АКСЬОНОВ**

*Іван Михайлович*

*доктор економічних наук, професор*

[aksell73@ukr.net](mailto:aksell73@ukr.net)

**РАЗУМОВА**

*Катерина Миколаївна*

*доктор економічних наук, доцент*

[ons@ua.fm](mailto:ons@ua.fm)

## **ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ**

### **PROBLEMS AND PROSPECTS DEVELOPMENT OF PASSENGER TRANSPORT OF RAILWAYS OF UKRAINE**

*В статті проаналізовано сучасний техніко-економічний стан пасажирського комплексу України та виявлено основні причини його збитковості. Доказано, що для вирішення проблеми в роботі необхідно застосувати системний підхід і системний аналіз при дослідженні ринку транспортних послуг і оцінці результатів виконання перевезень.*

*В статье проанализировано технико-экономическое состояние пассажирского комплекса и выявлены основные причины его убыточности. Доказано, что для решения проблемы в работе необходимо применить системный подход и системный анализ при исследовании рынка транспортных услуг и оценке результатов выполнения перевозок.*

*The article analyzes the technical and economic condition of the passenger complex and the main reasons for his loss. It is proved that for the solution of problems in the work necessary to apply the system approach and system analysis in the study of the transport services market and assessment of the results of the transport.*

**Ключові слова:** *пасажи́рські перевезення, прибуток, витрати, сервіс, система.*

**Ключевые слова:** *пассажи́рские перевозки; прибыль; расходы; сервис, система.*

**Keywords:** *passenger transport; profit; expenses; the service system.*

## **ВСТУП**

Протяжність мережі залізниць України складає 22,1 тис. км, з яких 42 % електрифіковано. Одна з найбільш потужних в Європі. В системі

залізничного транспорту України нараховується близько 1,4 тис. структурних підприємств, на яких більш *425 тис. чоловік*, біля 2 % всього працездатного населення держави.

За густотою залізниць наближається до європейських країн: Франції, Італії, Румунії. Залізниці України безпосередньо взаємодіють із залізницями Російської Федерації, Білорусі, Молдови, Польщі, Словаччини, Угорщини і Румунії, а через залізнично-морську поромну переправу Іллічівськ-Варна - з Болгарією. Залізниці України перевозять більш ніж 425млн. пасажирів більше 49,5 % загального пасажирообороту. Це підтверджує те, що залізничний транспорт досі залишається основним перевізником пасажирів. регіональній економіці.

### **МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ**

Для вирішення проблеми в роботі запропоновано застосувати системний підхід і системний аналіз при дослідженні ринку транспортних послуг і оцінці результатів виконання перевезень.

### **АНАЛІЗ ОСНОВНИХ ДЖЕРЕЛ**

Аспектами економічних проблем пасажирських перевезень займалися такі українські та російські вчені-економісти: А.П. Абрамов, Ю.С. Бараш, В.І. Белов, В.Л. Белозьоров, В.Г. Галабурда та інші. Результати досліджень перелічених вчених вплинули на управління економічними результатами від пасажирських перевезень. Однак, багато практичних питань, особливо стосовно застосування системного підходу й системного аналізу у повній мірі не вирішувалися і потребують подальшого вивчення.

### **РЕЗУЛЬТАТИ**

Залізнична галузь України стратегічна і не тільки тому що має величезні об'ємні та фінансово-економічні показники в масштабах держави, але і тому що забезпечує економічний та соціально-культурний зв'язок у суспільстві, чим стимулює його подальший розвиток економік та єднання народів України.

Залізничний транспорт складна система, яка об'єднує три компоненти (підсистеми, або системи нижчі за рівнем), які не можуть працювати самостійно, але між ними можуть бути встановлені чіткі госпрозрахункові відносини. Це *система вантажних перевезень*, яка є дохідно утворюючою, що забезпечує товарообмінні операції між різними регіонами; *система пасажирських перевезень*, яка є як дохідно утворюючою і так і соціальною; *система інфраструктури*, яка забезпечує процес перевезення пасажирів та вантажів і є витрато утворюючою.

За обсягом перевезень пасажирів залізниці України перевозять, як вказано вище, більш 400 млн пасажирів (у внутрішньодержавному сполученні 42,5 % загального обсягу перевезень, у міжнародному сполученні 17,5 %). Це «обличчя» залізничного транспорту. Середньорічна величина пасажирообороту перевищує 50 млрд пас./км, - майже половину обсягу перевезень усіх видів транспорту загального користування.

Обсяги пасажирських перевезень супроводжуються величезними грошовими обігами. Щорічна величина доходних надходжень перевищує 1,5 млрд гривень. Слід зазначити, що основна частина доходних надходжень формується в міжнародному сполученні більш 46,1 % від загальної суми. Дещо менша сума коштів надходить від перевезень у внутрішньому сполученні — 45,6 %, а від найбільш важливих у соціальному плані — приміських перевезень тільки 8-9 %.

Проблема в тому, що попит потенційних пасажирів в пікові періоди в повній мірі не задовольняється через недостатності рухомого складу. Ця проблема складалася роками і не може бути вирішена відразу. Поки що не вирішено гострі проблеми з паливом, маслом і локомотивами. Експлуатаційні витрати практично вдвічі перевищують величину доходних надходжень. Тобто результати від виконання пасажирських перевезень залізничного транспорту значно нижчі суми необхідної для покриття витрат. Найбільша частка експлуатаційних витрат припадає на внутрішні

перевезення (52%), у два рази менше на приміській та в міжнародному сполученні (відповідно 27,3 % і 24,9 %).

Основна проблема в тому, що величина збитків щорічно збільшується. Лише міжнародні перевезення приносять прибуток. Однак їх недостатньо для покриття збитків від внутрішньодержавних та приміських сполучень, які у сукупності досягають більш 1,5 млн. грн.

Таким чином, в середньому тільки половина експлуатаційних витрат покривається доходними надходженнями. Відсоток покриття в цілому складає 51, %, а в розрізі видів сполучень: 15,9 % і 18,8 % - приміські; 45,19 % і 42,56 % - внутрішньодержавні.

Значна збитковість пасажирських перевезень в основному зумовлюється *через* [1, 2]:

- *недосконалість системи* бронювання місць, що створює штучний дефіцит проїзних документів і не в повній мірі використовуються місця у поїздах. та покриття відповідних витрат (з 15,9 % до 18,8 % — на 2,9%).

- *знос* пасажирського рухомого складу більш ніж на 80%;

- *не активізовану* роботу з оптимізації складу поїздів за кількістю та класністю вагонів. Як результат, середня населеність пасажирського вагона по залізницях України в дальньому сполученні становить 26,1-26,6 чол./ваг., і це при тому, що для перевезення застосовуються переважно купейні вагони місткістю 36 місць та плацкартні з 54-ма місцями у вагоні. По основних напрямках співвідношення між проданими та запропонованими проїзними документами на поїзди внутрішньодержавного сполучення „туди” і „назад” становить 73 % і 71 %, по міждержавних — відповідно 76 % і 68 %, в цілому у дальньому сполученні — 73 % і 70 %.

- *низький рівень* сервісу на вокзалах та в поїздах. Незважаючи на те, що кількісні показники свідчать про достатньо високий ступінь охоплення користувачів додатковими послугами — постільною білизною забезпечуються відповідно 64,9 % і 64,6 % пасажирів, перевезених у прямому сполученні, чаєм та кавою — 58,6 5 і 62,2 % тощо, рівень їх надання

відповідно до вимог якості (зручність, своєчасність, доступність отримання, інформування тощо) потребує підвищення.

— *відсутність маркетингового підходу до цінової стратегії і політики цін.* Маркетинговий підхід для встановлення рівня цін не застосовується. В результаті тарифи за проїзд в швидкісних електро поїздах та ціни на додаткові послуги не відповідають покупній спроможності основної маси населення.

— *не прозорий економічний розрахунок собівартості перевезень.* Собівартість визначається за даними постатейного обліку експлуатаційних витрат в результаті їх розподілу за видами перевезень, сполучень, тяги згідно з великою кількістю вимірників. Не розраховується собівартість кожного поїзду, отже не визначається ефективність функціонування конкретних поїздів за маршрутом.

Основні недоліки, які знижують привабливість послуг залізничного транспорту для пасажирів такі [3, 4]:

— існуючі графіки руху та комфорт в поїздах не відповідають вимогам пасажирів;

— пасажирам не надається безумовна можливість придбання проїзного документа в потрібний поїзд, категорію місця, в бажаний час та необхідного класу;

— не досягається належний рівень сервісу до та під час поїздки;

— потенційні покупці транспортних послуг залізниці не забезпечуються постійним інформуванням про зміни ситуацій;

— пасажирський рухомий склад застарів морально і фізично і не відповідає сучасним вимогам.

Досягнення безбитковості пасажирських перевезень спільно з підвищенням рівня конкурентоспроможності галузі на ринку транспортних послуг вимагає системного маркетингового підходу. Ефективне вирішення вказаних проблем на базі комплексного удосконалення всіх складових

системи пасажирських залізничних перевезень можливо шляхом відпрацювання низки технолого-економічних заходів, а саме [5]:

— при організації процесу перевезень пасажирів в дальньому сполученні та потрібно обґрунтовувати графік руху пасажирських поїздів, композицію їх складу за типами та кількістю вагонів, призначення або відміна поїздів в залежності від попиту;

— удосконалення технології обслуговування пасажирів на вокзалах і в поїздах шляхом створення автоматизованих систем керування виробничими процесами, забезпечення централізованого управління пасажирськими перевезеннями, в першу чергу, за рахунок впровадження систем АСК „Експрес” та Інтернет;

— постійне проведення маркетингових досліджень в сегментах пасажирських перевезень (дослідження пасажиропотоків за напрямками та видами сполучення, попиту на додаткові послуги для пасажирів на вокзалах та в поїздах, на класність поїздки, платоспроможності клієнтури);

— проведення гнучкої стратегії тарифної політики і політики цін на додаткові послуги;

— достовірний розрахунок собівартості перевезень;

— формування, спільно з іншими видами транспорту, єдиної інформаційної мережі проїзних документів та комплементарної взаємодії.

## **ВИСНОВКИ**

Відремонтування 100 пасажирських вагонів до кінця року проблем в сфері пасажирських перевезень ПАТ «Укрзалізниця» не вирішить. Необхідно швидко замінити застарілий фізично і морально застарілий рухомий склад. Імплантувати системний підхід до удосконалення цінової стратегії і політики цін. Зусилля маркетологів зосередити на вивченні сегмента пасажирських перевезень ринка транспортних послуг, системи рекламування і розподілі послуг, що повинні строго відповідати запитам і вимогам потенційних пасажирів. На основі попиту формувати схеми поїздів, сервіс послуг на вокзалах і в поїздах. Рекламу організувати таким чином, щоб

кожний потенційний пасажир знав про послуги, що надаються при перевезеннях і де їх можна купувати. Жодна нерентабельна послуга в сегментах пасажирських перевезень не повинна пропонуватися. При розробці і імплементації нової послуги, розраховувати, скільки це коштує і який прибуток вона принесе? Якщо аналіз покаже, що послуга не принесе прибутку, то її не впроваджувати і більш нею не займатися.

До ліквідації збитковості пасажирських перевезень їх функціонування необхідно забезпечувати за допомогою трьох джерел – продажу проїзних документів, субсидій на перевезення пільгових категорій пасажирів і збитків від приміських перевезень і прибутку від вантажних перевезень. Крім названих заходів подальше удосконалення економіки пасажирських перевезень і управління ними потрібно здійснювати за такими напрямками:

- повному задоволенні попиту на перевезення;
- активної маркетингової стратегії щодо цінової політики, підвищення стандартів якості перевезень пасажирів;
- активізація інвестиційної діяльності, спрямованої на розвиток матеріально-технічної бази пасажирських суб'єктів господарювання залізничного транспорту й удосконалювання технології обслуговування пасажирів, розвиток телекомунікації і інформатизації;
- створення умов для подальшого скорочення експлуатаційних і інших витрат, насамперед, за рахунок ресурсозбереження, контролю за використанням часу, продуктивністю і рівнем оплати праці, запасами і цінами матеріальних ресурсів, а також розвитку еталонного підходу до нормування витрат тощо.

### *Література*

1. Аксенов И. М. Маркетинг пассажирских перевозок /Учебное пособие //Электронное издание комбинированного использования – КИЕВ «Основа» –2016 р.
2. Аксенов И. М. Маркетинг на объектах транспорта: монографія. – Ніжин : Аспект-Поліграф, 2006. – 334 с.

3. Аксенов И.М. Влияние стратегии ценообразования и политики цен на издержки в сфере пассажирских перевозок //Залізничний транспорт України. – 1999. – № 4. – С. 31–34.

4. Орловский П.Н. Системный анализ и системный подход в экономике и управлении — Одесса – АО Пласке — 2010 — 195с.

5. Разумова Е.Н. Маркетинговый подход к дифференциации проездной платы в зависимости от места в вагоне и периода года. /Экономика железных дорог №6 2014. – С-78-84.