

НАУКОВІ ПРИНЦИПИ ВИЗНАЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ КУРСУВАННЯ ОКРЕМОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ПОЇЗДА

Визначення економічної ефективності курсування окремого пасажирського поїзда залежить від правильного розрахунку суми витрат на перевезення пасажирів конкретним поїздом. В роботі подано матеріал щодо визначення витрат на рух окремого пасажирського поїзду які включають пасажирську, локомотивну, моторвагонну та інфраструктурну складові. Це дозволяє правильно встановити прибутковість чи збитковість даного поїзда і тим самим підвищити рентабельність перевезень пасажирів у дальньому сполученні.

Ключові слова: залізничний транспорт, пасажирські перевезення, обсяги перевезень, доходи, витрати, рентабельність, ефективність окремого поїзда

Однією з основних цілей Укрзалізниці є підвищити ефективність пасажирських перевезень. В Україні пасажирські перевезення у дальньому сполученні в основному збиткові, виключення складають лише міжнародні перевезення та окремі поїзди внутрішнього сполучення. Підвищувати тарифи на пасажирські перевезення у внутрішньому сполученні можна тільки з дозволу Уряду, оскільки ці перевезення є соціально значущі. Тому кожна країна намагається виконувати більший обсяг пасажирських перевезень у міжнародному сполученні.

В Україні вирішення цієї проблеми дуже ускладнено, оскільки новий рухомий склад для перевезення пасажирів у дальньому сполученні закупляється лише за власні кошти Укрзалізниці і в дуже малих об'ємах. Уряд країни не виділяє інвестиції для придбання нових пасажирських вагонів, як це передбачено Законом України «Про залізничний транспорт» [1], (крім поїздів для ЕВРО-2012).

Для вирішення проблеми часткової ліквідації збитковості пасажирських перевезень у дальньому сполученні Укрзалізниця прийняла рішення скоротити кількість нічних збиткових поїздів, які мають низьку населеність, зменшити кількість проміжних зупинок для підвищення швидкості руху та замінити деякий рухомий склад поїздами корейського та чеського виробництва, які будуть рухатися зі швидкостями до 160 км на годину.

Приймати такі важливі рішення можна тільки при чіткому визначенні рентабельності конкретного пасажирського поїзда. Але зараз розрахунок ефективності курсування окремого пасажирського поїзда надає не зовсім об'єктивну інформацію, оскільки відсутня наукова методика для розрахунку рентабельності поїздів як у внутрішньому так і в міжнародному сполученні. Тому розподіл поїздів на прибут-

кові та збиткові, який зараз проводить Укрзалізниця, є не зовсім обґрунтованим.

Основна мета даної роботи - точне визначення та розподіл поїздів на збиткові та прибуткові, що забезпечить збереження за Укрзалізницею конкурентоспроможного транспортного ринку пасажирських перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученні в умовах дефіциту рухомого складу.

На сьогоднішній день в Україні відсутня науково обґрунтована методика визначення ефективності окремого пасажирського поїзда. Є лише методичний підхід до визначення рентабельності окремого пасажирського поїзда. Показник рентабельності за своєю суттю передбачає відношення прибутку до того рентабельність чого шукається. В даному випадку доречно розглядати рентабельність саме виробництва, тобто відношення прибутку від наданих послуг до їх собівартості.

За цим підходом рентабельність $P^i_{\text{поїзда}}$ конкретного поїзда у відсотках визначається як прибуток (збиток) віднесений до витрат на курсування пасажирського поїзда на протязі року:

$$P^i_{\text{поїзда}} = \frac{(D^i_{\text{поїзда}} - B^i_{\text{поїзда}}) \cdot 100}{B^i_{\text{поїзда}}}, \quad (1)$$

де $P^i_{\text{поїзда}}$ – рентабельність окремого i -го пасажирського поїзда, відсотки;

$D^i_{\text{поїзда}}$ – дохід i -го пасажирського поїзда від перевезення пасажирів та багажу на протязі звітного року;

$B^i_{\text{поїзда}}$ – витрати i -го пасажирського поїзда при перевезенні пасажирів на протязі звітного року.

Якщо дохід окремого пасажирського поїзда на протязі року можна визначити за допомогою

спеціальної програми, то витрати за той же період зараз визначають за допомогою кількох узагальнюючих показників, які не в повній мірі відображають дійсні витрати конкретного поїзда, оскільки не враховують:

Середню швидкість руху поїзда, яка суттєво впливає на витрати палива або електроенергії на тягу поїзда;

Витрати на знос інфраструктури, які залежать від швидкості руху поїзда та його ваги;

Періодичність руху поїзда протягом року, яка впливає на додаткові витрати з екіпірування та розекіпірування поїздів, простоїв вагонів у зимовий період;

Індивідуальні особливості окремих поїздів (амортизацію та витрати на ремонти кожного вагону та ін.);

Багато статей витрат, які враховують певні різниці між поїздами.

На основі вищесказаного впливає, що рентабельність пасажирських поїздів, розрахована за існуючим методичним підходом не відображає реальної картини ефективності курсування пасажирських поїздів.

Для уникнення цього небажаного явища запропоновано новий науково обґрунтований підхід до визначення реальних витрат і ефективності курсування конкретного пасажирського поїзда.

Витрати на окремий пасажирський поїзд розраховані на основі розділу 6 форми 10-зал «Калькуляція собівартості вантажних та паса-

жирських перевезень за 2010 рік» (далі Калькуляція) [2] та Номенклатури витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України з урахуванням перспективи реформування залізничної галузі (далі Номенклатура) [3].

З Калькуляції виділені усі без виключення витрати з пасажирських перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученні, які потім розділені на окремі складові:

- Пасажирська складова;
- Інфраструктурна складова;
- Локомотивна складова;
- Моторвагонна складова.

В кожній складовій виділені певні групи витрат, які можна розраховувати по певному принципу. Наприклад, витрати від продажу квитків на поїзди у внутрішньому сполученні, що відносяться на окремий пасажирський поїзд, визначаються залежно від кількості квитків проданих на протязі року на конкретний пасажирський поїзд та загальної кількості квитків проданих на усі пасажирські поїзди даного сполучення.

В той же час витрати на окремий пасажирський поїзд, які залежать від середньої кількості вагонів в поїзді, періоду курсування та пробігу на протязі року, розраховуються за іншим принципом.

При розрахунку окремих складових виділялися різна кількість показників (рис 01).

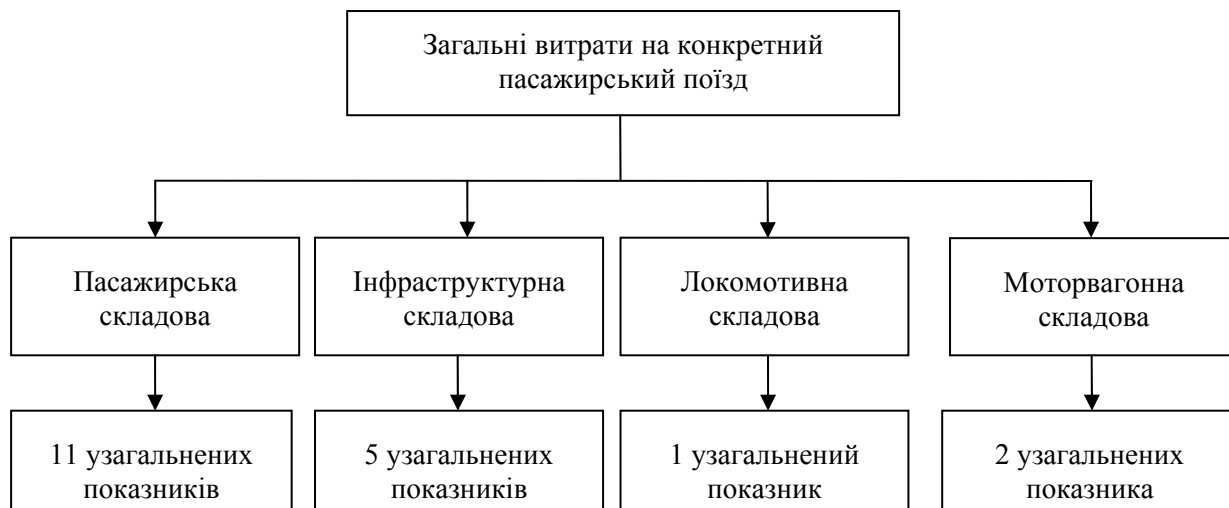


Рис. 1. Структура загальних витрат на конкретний пасажирський поїзд

Новий порядок (методика) визначення рентабельності окремого пасажирського поїзду дальнього сполучення, дозволить:

Правильно розраховувати витрати на окремий пасажирський поїзд з розподілом на пасажирську, інфраструктурну, локомотивну, та

моторвагонну складові з урахуванням усіх витрат, які несе Укрзалізниця. Ця проблема може бути вирішена при розрахунках, виконаних вручну, але це потребує значних витрат часу. Для оперативного визначення рентабельності