

НАПРЯМИ ЗНИЖЕННЯ ЗБИТКОВОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

© Дейнека О.Г., Йолкін Д.Г., 2011

Проаналізовані основні показники роботи транспорту, залізничного зокрема. Сформовані напрями науково-практичних підходів підвищення дохідності комплексу пасажирських перевезень на залізничному транспорті України.

Ключові слова: транспорт, пасажирські перевезення, реформування, інновація, персонал, дохідність.

O.G. Deyneka, D.G. Yolkin

Ukrainian State Academy of Railway Transport

AREAS REDUCING PASSENGER LOSS OF RAILWAY TRANSPORTATION

The article analyzes the main indicators of transport, particularly rail. Formed directions of scientific and practical approaches to increase the yield of the complex passenger on railway transport of Ukraine.

Key words: transport, passenger transport, reform, innovation, staff returns.

Постановка проблеми. Стан та якість залізничного транспорту має велике значення у економічному та соціальному розвитку держави. Значний інтегральний ефект інноваційних впроваджень саме на залізничному транспорті неодноразово доводили вчені та фахівці галузі. Проте швидкозмінне зовнішнє середовище потребує розробки нових заходів щодо покращення роботи залізниць України. Зазначене набуває певної гостроти в наслідок очікуваних змін щодо права власності та статусу Укрзалізниці під кутом зору реального втілення Концепції державної програми реформування залізничного транспорту.

За останні роки на залізничному транспорті України, на жаль, спостерігається негативна тенденція до погіршення господарського стану підприємств галузі. Значний моральний та фізичний знос основних засобів виробництва, відсутність фінансування з боку держави та неповне покриття перевезень пільгового контингенту споживачів призводить до поступового втрачання конкурентних переваг на ринку вантажних та пасажирських перевезень країни.

Відповідно до результатів аналізу моніторингу основних показників роботи залізниць. Протягом останніх десяти років відбулось скорочення частки пасажирських перевезень залізничним транспортом на 14,33 % (-71442,4 тис. пас.) (у загальній кількості перевезених пасажирів залізничним, автомобільним, авіаційним транспортом). Аналіз пасажирообігу за видами транспорту показав такі зміни (2000–2010 рр.): на залізничному транспорті відбулось скорочення пасажирообігу на 3,2%, на автомобільному транспорті відбулось збільшення пасажирообігу на 73,3%, на авіаційному відбулось збільшення пасажирообігу на 6,4% [4]. Дані свідчать про істотну втрату конкурентних позицій на ринку пасажирських перевезень залізничного транспорту порівняно з автомобільним, який має постійну позитивну тенденцію.

Майже щорічне скорочення пасажирообігу на залізницях за одночасного зростання експлуатаційних витрат призводить до збільшення негативного фінансового результату. Так у 2010 р.

порівняно з 2006 р. збільшення збитковості пасажирських перевезень залізничним транспортом становило 52,7 %. Зростаючий негативний фінансовий результат пасажирських перевезень на залізничному транспорті й відсутність можливостей оновлення основних засобів у необхідному розмірі вимагає прийняття адекватних управлінських рішень з впровадження ефективної системи заходів оптимізації господарської діяльності залізниць.

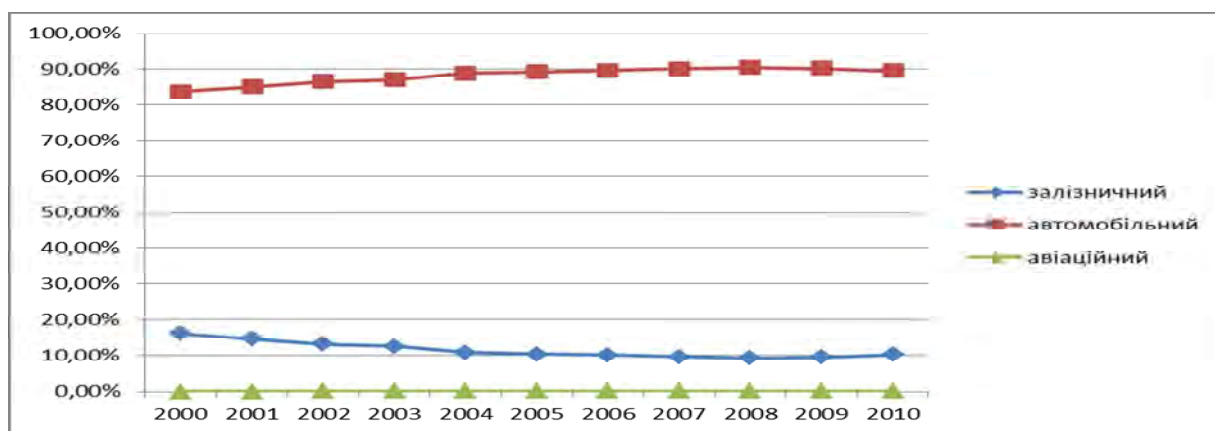


Рис. 1. Частка залізничного, автомобільного, авіаційного транспортів у загальній кількості перевезених пасажирів

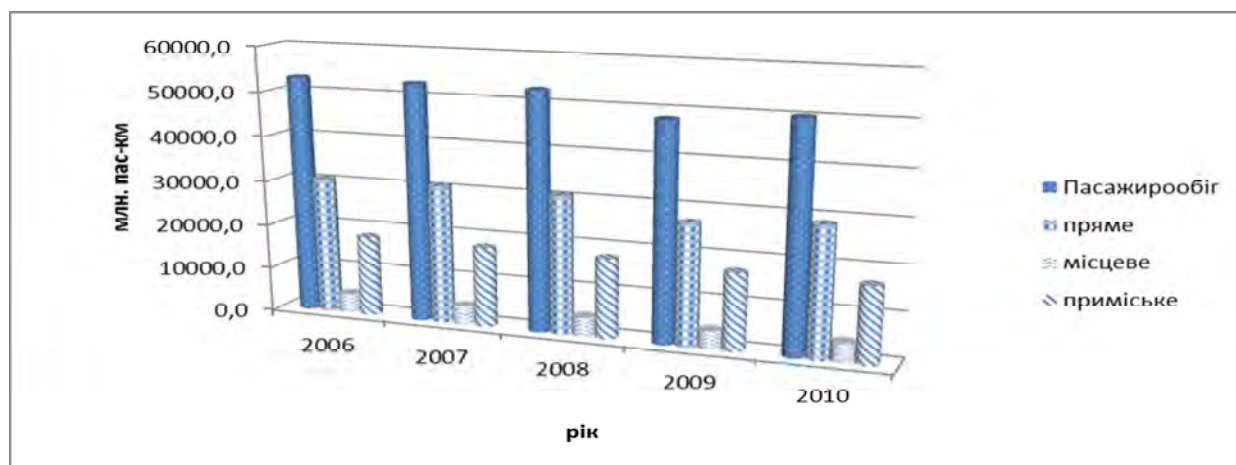


Рис. 2. Динаміка пасажирообігу за видами сполучення по Укрзалізниці

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання реформування залізничного транспорту України, пошуку шляхів підвищення конкурентоспроможності та дохідності залізниць, перебувають у полі зору багатьох вчених та фахівців галузі. Зазначеній проблемі присвячені наукові праці провідних вчених та спеціалістів з розвитку та реформування галузі, зокрема І. Аксьонова, Ю. Бараша, О. Вовка, В. Диканя, Ю. Кулаєва, М. Макаренка, В. Пасічника, Л. Позднякової та ін.

Цілі статті. Формування напрямків науково-практичних підходів присвячені підвищенню дохідності комплексу пасажирських перевезень на залізничному транспорті України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Світовий досвід організації пасажирських перевезень на залізничному транспорті свідчить, що здебільшого фінансовий результат залишається внаслідок природи зазначених перевезень. У кожному окремому випадку причиною збитковості є різноманітні чинники або група чинників. Здебільшого причиною збитковості пасажирських перевезень на залізницях світу є неефективні тарифи, що суперечать соціальній значимості залізничного транспорту. Має місце інша низка проблем, а саме: значна вартість оновлення

рухомого складу та магістралей, що мають відповідати сучасним потребам споживачів, також недосконала організація праці та неефективне використання фінансових ресурсів, і насамперед, майже повна відсутність ефективних інноваційних заходів щодо наближення галузі до рівня світових стандартів.

У межах Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту передбачено створення нової абсолютно моделі управління залізничним транспортом України. Впровадження нової моделі управління залізничним транспортом дозволить вирішити питання, що не уможливають розвиток галузі в ринкових умовах господарювання. Так, на думку вчених та фахівців галузі, найдоцільніше буде створення моделі організації залізничного транспорту України за холдинговим типом.

Створення організаційної моделі управління залізничним транспортом України за холдинговим типом дозволить: усунути перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних; надати підприємствам відносну самостійність у питаннях розподілу фінансових ресурсів та в прийнятті оперативних рішень; за рахунок розпорядження частиною прибутку будуть створені умови додаткового стимулювання працівників; з'явиться можливість залучати інвестицій ззовні; та активізувати створення конкурентного середовища, тощо.

Необхідною умовою впровадження ефективної стратегії розвитку залізничного транспорту України є створення нової моделі управління, проте необхідно наголосити на доцільності розробки заходів щодо пошуку резервів поліпшення стану галузі ще на етапі фінансово-економічних, технічних та технологічних перетворень.

Підвищення прибутковості комплексу пасажирських перевезень залізничним транспортом під час трансформаційних процесів організаційної структури управління галуззю можливо за рахунок підвищення конкурентоспроможності. Підвищення конкурентоспроможності має бути забезпеченим за рахунок оптимізації роботи залізничного транспорту, що дозволить вивільнити додаткові кошти спрямовані на модернізацію галузі, зокрема пасажирського комплексу.



Рис. 3. Підвищення дохідності пасажирського комплексу

Пошук резервів підвищення продуктивності праці на залізничному транспорті істотно не відрізняється від будь-якого виробничого підприємства. Проте необхідно зауважити, що

скорочення продуктивності праці на залізничному транспорті пов'язано передусім з недосконалістю системи управління залізничним транспортом та неефективною кадровою політикою. Річ у тому, що існуючу кадрову політику на залізничному транспорті було започатковано ще за часів СРСР, тобто вона була в умовах більшого вантажообігу та пасажирообігу.

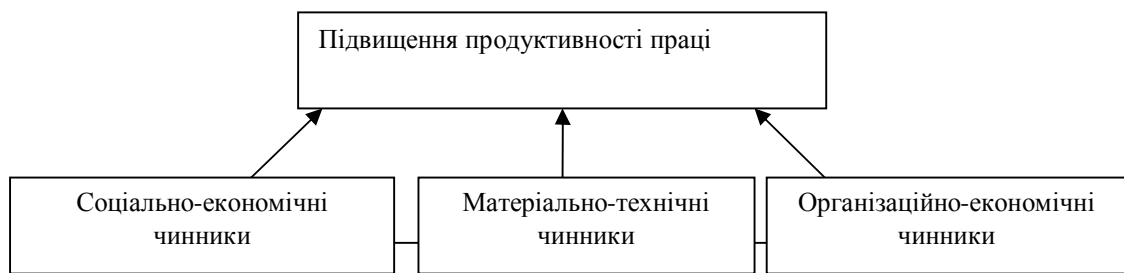


Рис. 4. Вплив комплексу чинників на продуктивність праці

Як відомо підвищення продуктивності праці залежить від таких груп чинників: соціально-економічних; матеріально-технічних; організаційно-економічних. Вдала реалізація програми підвищення продуктивності праці за означеними групами чинників більшою мірою залежить від ефективності менеджменту галузі, яка забезпечується шляхом використання основних функцій (планування, організація, мотивація, управління).

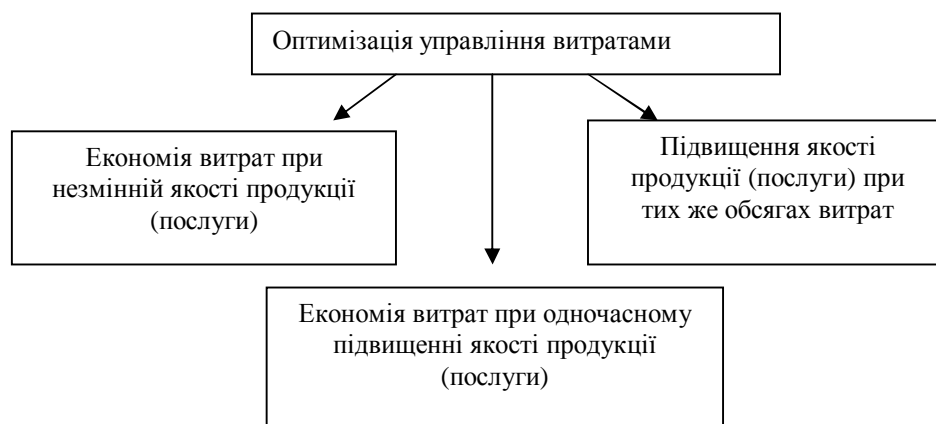


Рис. 5. Напрями оптимізації управління витратами

Оптимізація управління витратами є однією із першочергових задач господарювання підприємства в ринкових умовах, саме витрати впливають на фінансовий результат підприємницької діяльності. Для залізничного транспорту України значно відчувається необхідність планування, розробки та впровадження заходів щодо зменшення витрат (оптимізації витрат), як одного із ефективніших засобів покращення фінансового стану галузі. Проте треба наголосити на тому, що під оптимізацію витрат йдеться пошук шляхів економії витрат при незмінному стані якості продукції та обслуговування, або, навпаки при даному рівні витрат очікується випуск більш якісної продукції та суттєве покращення обслуговування. Одним із напрямів оптимізації управління витратами є впровадження ресурсозберігаючих технологій.

Під оптимізацією використання основних фондів передбачається використання їх з максимально можливою потужністю. На залізничному транспорті можливістю підвищення потужності виробництва є диверсифікація виробництва в наслідок відсутності можливостей прийняття власних управлінських рішень. Проте у межах чинного законодавства та діючої системи управління галуззю, підприємства залізничного транспорту не в змозі забезпечити виконання заходів щодо диверсифікації. Проте зміна законодавчої бази на підготовчому етапі до реформування вже має дозволити впроваджувати заходи щодо диверсифікації.

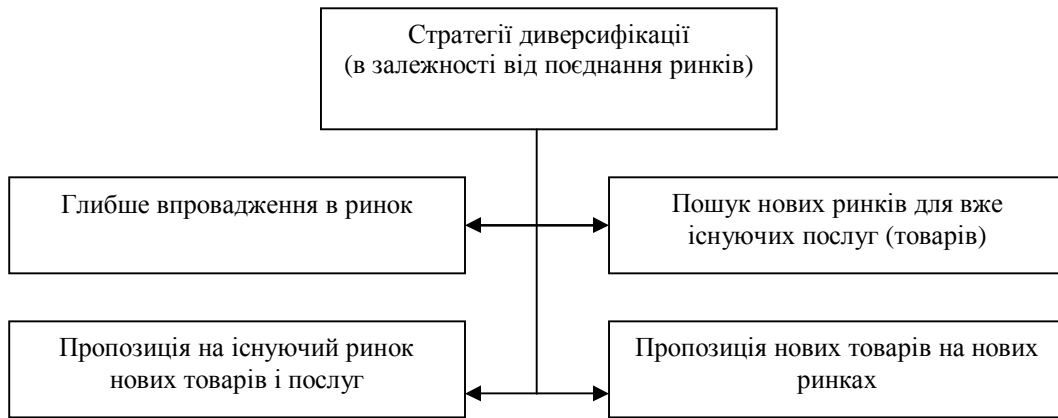


Рис. 6. Стратегії диверсифікації залежно від поєднання ринків

Залізничний транспорт обслуговує широко розгалужена соціальна інфраструктура: магазини, підприємства харчування, лікарні, поліклініки, дома культури, спортивні центри, санаторії та будинки відпочинку тощо. Всі ці активи при новій формі господарювання можуть забезпечити ефективний розвиток програми диверсифікації на залізничному транспорті України.

Пасажирські перевезення залізничним транспортом є соціально-значимими, саме це визначає неефективне формування тарифів. Діючі тарифи не здатні покривати витрати на перевезення повною мірою. Тому виникає необхідність оптимізації найбільш збиткових маршрутів та розробки заходів щодо підвищення їх дохідності. Підвищення дохідності (скорочення витрат на їх забезпечення) збиткових маршрутів дозволить значно покращити фінансово-економічний стан пасажирського комплексу, та залізничного транспорту, загалом.

Закордонний досвід оптимізації найбільш збиткових маршрутів показує, що найрадикальніший варіант вирішення проблеми – це повне припинення руху на цих ділянках. Сприятливішими варіантами є: посилення контролю безквиткового проїзду; скорочення кількості вагонів в составі; формування ефективніших графіків руху тощо. Впровадження зазначених заходів на залізницях країн світу показує, що відбувається значна економія витрат на перевезення з одночасним підвищенням дохідності на малонаселених та найбільш збиткових маршрутах.

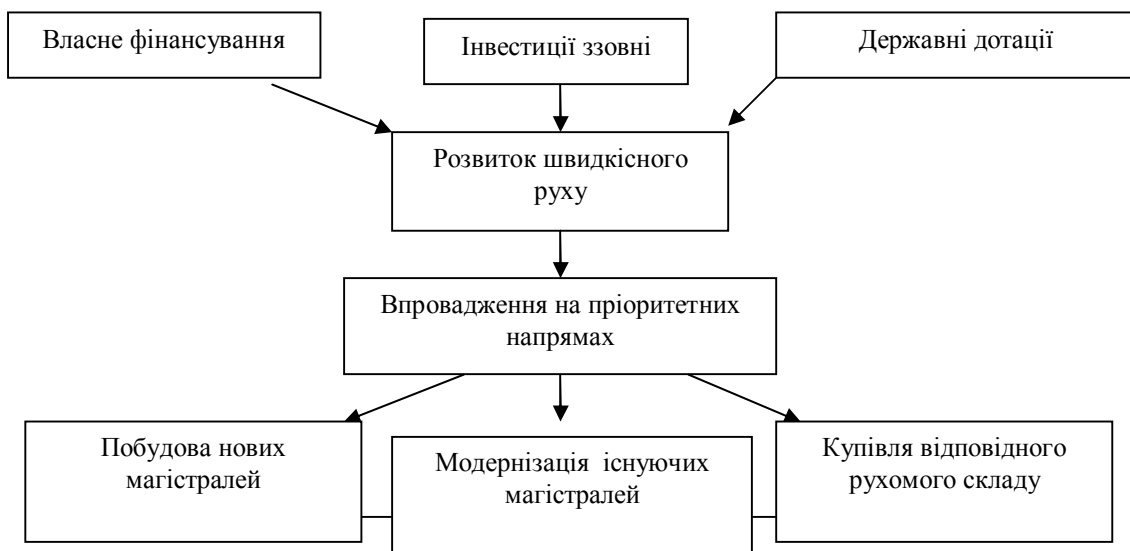


Рис. 7. Загальна схема розвитку швидкісного руху

Отже, ефективне впровадження вищезгаданих напрямків оптимізації господарської діяльності залізниць дозволить виявити та вивільнити додаткові фінансові ресурси та спрямувати їх на

підвищення конкурентоспроможності. Підвищення конкурентоспроможності послуг щодо перевезення пасажирів залізничним транспортом відбувається за двома складовими поняття “конкурентоспроможність”, а саме за ціною та якістю послуги.

Розвиток швидкісного руху на залізничному транспорті, як показує зарубіжний досвід організації пасажирських перевезень, являє собою найвпливовіший чинник щодо підвищення конкурентоспроможності. Це пояснюється тим, що саме швидкість руху здебільшого при виборі того чи іншого виду транспорту є головним критерієм. Сучасний розвиток економіки держави, з поступовим наближення до абсолютних ринкових умов, потребує від населення більшої мобільності, яка першочергово забезпечується швидкістю переміщення.

Розвиток сервісної бази відбувається за трьома напрямками залежно від стадії поїздки, а саме: обслуговування до поїздки, обслуговування під час поїздки та обслуговування після поїздки. Вдале поєднання та високий рівень сервісного обслуговування на усіх трьох стадіях дозволяє сформуванню у споживача значну зацікавленість та високий рівень оцінки роботи галузі, що пропорційно відображається на конкурентоспроможності послуг залізничного транспорту.

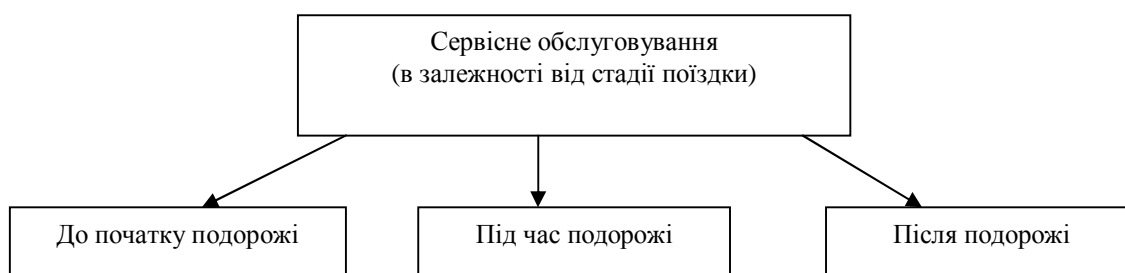


Рис. 8. Сервісне обслуговування на залізничному транспорті залежно від стадії подорожі

Безпека та надійність пасажирських перевезень залізничним транспортом, як критерії якості послуги, досягається шляхом гарантування безпеки пасажира, як фізичної, так і моральної, під час подорожі. Надійність залізничного транспорту характеризується чітким виконанням графіку руху, безперервністю та стабільністю виконання послуг що пропонуються. Заходи щодо підвищення безпеки та надійності роботи залізничного транспорту здатні сприяти підвищенню його конкурентоспроможності.

Отже, розробка заходів, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності послуг щодо перевезення пасажирів залізничним транспортом за рахунок розвитку швидкісного руху, розвитку сервісних послуг обслуговування пасажирів та підвищення безпеки та надійності перевезень спроможні вплинути на збільшення пасажирообігу, а як наслідок на дохідність комплексу пасажирських перевезень.

Ціна являє собою інструмент ринкової конкуренції. На ринку транспортних послуг вплив вартості подорожі на вибір споживачем, того чи іншого виду транспорту, інколи є вирішальним.

Як показує досвід організації пасажирських перевезень на залізницях країн світу, значну увагу приділяють саме цінній політиці впливу на попит, як фактора у конкурентній боротьбі з іншими видами транспорту.

Формування ефективної системи ціноутворення умовно можна поділити на дві складові, а саме на ціну проїзду та ціну на додаткові послуги.

Основною метою впровадження заходів щодо формування гнучкої системи ціноутворення, є залучення додаткових клієнтів та підвищення їх зацікавленості до залізничного транспорту. Досвід зарубіжних країн стосовно формування гнучкої системи ціноутворення вартості проїзду показує, що ці заходи дозволяють значно збільшити пасажирообіг.

Формування гнучкої системи ціноутворення досягають розробленням програм формування вартості квитка залежно від різноманітних умов, які впливають на його ціну. До умов впливу на вартість квитка можна зарахувати: дату купівлі (кількість днів до початку подорожі); ранжирування

вартості залежно від місця у вагоні; день тижня (робочі дні, вихідні); сезонність; засіб купівлі (Інтернет, термінал, каса, замовлення доставки кур'єром) тощо.

Значного розвитку на залізницях світу набуває захід щодо впровадження дисконтних карток на проїзд, які впливають на вартість за рахунок накопичувальної системи скидок залежно від кількості поїздок та їх загальної ціни. Доцільність цього заходу зумовлена його спроможністю впливати на збільшення пасажирообігу.

Розроблення заходів щодо формування гнучкої системи ціноутворення вартості проїзду на залізничному транспорті України дозволить вплинути на збільшення пасажирообігу, а відповідно на доходність пасажирського комплексу.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Отже, усунення збитковості пасажирського комплексу залізничних перевезень України можливе за рахунок розроблення заходів, спрямованих на оптимізацію господарської діяльності, оптимізацію роботи збиткових маршрутів та підвищення конкурентоспроможності послуг щодо перевезення та супутніх йому. Серед комплексу напрямів розробки заходів зниження збитковості пасажирського комплексу залізничних перевезень України є ті, котрі можливо лише за умов реалізації Концепції державної програми реформування залізничного транспорту України.

1. Концепція та програма реструктуризації на залізничному транспорті [Текст]: Україна. – К.: НАБЛА, 1998. – 144 с. 2. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту [Текст] // Магістраль. – 10–16 січня 2007. – № 1. – С. 6. 3. Модели управления железными дорогами [Текст] // Железные дороги мира. – 2002. – №11. – С. 9–11. 4. Довідник основних показників роботи залізниць України (2000-2010 роки) [Текст]: Україна. – К. 2011. – 56 с.