

ОРГАНІЗАЦІЯ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Необхідність реформування структури управління приміськими пасажирськими перевезеннями викликана сукупністю причин, серед яких слід зазначити перш за все – складне фінансове становище, необхідність підвищення продуктивності праці, посилення конкуренції з боку інших видів транспорту. У статті наведено ряд умов, що визначають вибір тієї чи іншої організаційно-правової форми управління приміською пасажирською компанією (ППК). Створення приміських пасажирських компаній дозволить підвищити ефективність приміських перевезень, а значить поліпшити якість послуг і в остаточному підсумку вивести приміські перевезення зі статусу збиткових.

Необходимость реформирования структуры управления пригородными пассажирскими перевозками вызвана совокупностью причин, среди которых следует отметить, прежде всего – сложное финансовое положение, необходимость повышения производительности труда, усиление конкуренции со стороны других видов транспорта. В статье приводится ряд условий, определяющих выбор той или другой организационно-правовой формы управления пригородной пассажирской компанией (ППК). Создание пригородных пассажирских компаний позволит повысить эффективность пригородных перевозок, а значит улучшить качество услуг и в конечном итоге вывести пригородные перевозки из статуса убыточных.

The necessity of reformation of structure of management by suburban passenger transportations is caused by the aggregate of reasons among which it should be noted, foremost - difficult financial situation, necessity of rise of labor productivity, strengthening of competition from the side of other kinds of transport. In the article are presented row of terms determining the choice of that or other organizational form of management by a suburban passenger company (PPK). Creation of suburban passenger companies will allow promoting efficiency of suburban transportations, and improving quality of services and in the end showing suburban transportations out of status of unprofitable.

В умовах реформування економіки України, її широкого залучення в систему господарських міжнародних зв'язків, залізничний транспорт змушений вирішувати складні проблеми адаптації до роботи в ринкових умовах.

Головне завдання реформування галузі в даний час зв'язане з необхідністю активізації і нарощуванням економіко-технологічного потенціалу всієї транспортної системи при забезпеченні стійкості параметрів внутрішнього стану керованості і прозорості фінансових потоків. Для цього варто підсилити увагу до стратегічних аспектів управління, в тому числі приміськими пасажирськими перевезеннями.

Необхідність удосконалити структуру управління приміськими пасажирськими перевезеннями викликана сукупністю причин, серед яких можна виділити наступні:

- складне фінансове становище вимагає для збереження працездатності галузі максимально скоротити власні витрати, адаптуватися до зміни обсягів перевезень;

- необхідно підвищувати продуктивність праці експлуатаційного персоналу, тому що його утримання на існуючому рівні при забез-

печенні індексації заробітної плати вимагає подальшого підвищення тарифів, що ускладнено через низьку платоспроможність населення;

- підсилена конкуренція з боку інших видів транспорту як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку транспортних послуг.

До актуальних задач, зв'язаних з реформуванням приміських перевезень і орієнтованих на підвищення і розвиток загальної економічної ефективності роботи, відносяться наступні:

- підвищення якості транспортного обслуговування клієнтури;

- удосконалювання функцій управління;

- підвищення економічної стійкості і забезпечення фінансової прозорості;

- підвищення конкурентоспроможності залізничних приміських перевезень.

При цьому рішення задач з реформування залізничного транспорту України в цілому повинно бути спрямоване на збереження його ролі як основного суспільного і загальнодоступного перевізника в країні. Ці рішення повинні бути підкріплені не тільки заходами внутрішньогалузевого характеру, але і державною підтримкою.

Концепцією реформування залізничного транспорту України передбачено оптимізувати систему управління пасажирськими перевезеннями.

Один з таких способів – створення в їхній структурі компаній (дирекцій) по перевезенню пасажирів в далекому і приміському сполученні.

В остаточному підсумку, структурна реформа приведе до появи великих самостійних приміських пасажирських компаній (ППК), що будуть конкурувати між собою, а конкуренція приведе до зниження собівартості і, отже, тарифів, а також підвищить якість обслуговування. Проведений аналіз можливих наслідків розвитку конкуренції на ринку приміських перевезень показав, що уже в теперішній час існує міжгалузева (між видами транспорту) і внутрігалузева конкуренція як у ціновий, так і в нецінових формах. Створення приміських пасажирських компаній має на меті поглиблення конкуренції, що забезпечує формування мотивів зменшення вартості проїзду для залучення пасажирів і зниження витрат для виживання підприємства з метою підвищення ефективності роботи пасажирського транспорту, якості обслуговування пасажирів.

Варто звернути особливу увагу на значимі об'єктивні фактори, що обмежують конкурентоспроможність залізничного транспорту на ринку пасажирських транспортних послуг:

- сформовані в теперішній час соціально-економічні умови, що не дозволяють виключити дотаційний характер і державне регулювання цін на пасажирські перевезення, що встановлюють їхній рівень значно нижче витрат залізничного транспорту;

- нерівноправні умови по оподатковуванню з іншими видами громадського транспорту;

- діюча в Україні система соціальних пільг і гарантій, за якою відсутня система фінансової компенсації залізничному транспорту як господарюючому суб'єкту понесених витрат і забезпечення йому нормативного рівня прибутковості.

На підставі вищесказаного можливо зробити висновок, що основною умовою для створення конкурентного ринку пасажирських приміських перевезень є створення системи, за якою всі категорії громадян, включаючи пільгові категорії населення на проїзд, повинні оплатити перевезення шляхом покупки проїзного документа, а компенсацію одержати через відповідне відомство.

Слід також зазначити, що вибір тієї чи іншої організаційно-правової форми управління ППК визначається конкретними умовами.

Компанії приміських пасажирських перевезень варто створювати в міських утвореннях. Їм передається необхідний рухомий склад (у першу чергу моторвагонний), депо для їхнього ремонту й обслуговування, приміські пасажирські вокзали, павільйони, платформи, а також залізничні лінії, які використовуються тільки для приміського пасажирського сполучення. Факторів, що впливають на вибір варіанта створення компанії приміських перевезень: технічна оснащеність, особливості організації процесу перевезень у даному регіоні.

Складності фінансового стану і гострий дефіцит фінансових коштів змушують вирішувати питання з недопущенням додаткових витрат по податках. Утворення самостійних державних унітарних підприємств у складі залізниці буде супроводжуватися нарахуванням ПДВ по приміських перевезеннях. Для зміни такого порядку необхідні додаткові рішення на урядовому рівні по звільненню від ПДВ в приміських перевезеннях новостворених пасажирських компаній, на підставі того, що вони виконують соціальну функцію і підвищення тарифів для компенсації збитків варто вважати непопулярною мірою.

Залежно від технічної оснащеності і сформованої технології роботи залізниці в області приміських перевезень можливо розглядати три схеми побудови компаній: на базі одного чи декількох мотор-вагонних депо; на базі пасажирського вагонного депо; на основі вокзального комплексу.

У малих обсягах приміських перевезень взагалі недоцільно створювати приміські компанії. У цьому випадку функції виконання регіонального замовлення по приміських перевезеннях можуть виконувати компанії з далеких перевезень на основі контрактних відносин з відповідними державними адміністраціями або з залізницею. При перебуванні приміської компанії в одному регіоні всі взаємини будуються між залізницею і даним суб'єктом. У цьому випадку значно легше зважується питання про організаційно-правову форму компанії – виділяється самостійне підприємство в складі залізниці на основі державної власності чи самостійне муніципальне державне підприємство, як частина міського та приміського громадського транспорту з фінансуванням з бюджету регіонального суб'єкта.

Здійснюючи приміські перевезення у двох і більше регіонах, визначення кордонів приміських пасажирських компаній є досить складною задачею, що обумовлено не тільки взаєминами залізниці з регіонами, але і відноси-

нами суб'єктів, що сусідять, між собою. Більш доцільним є утворення компанії або в складі залізниці, або в виді акціонерних товариств зі змішаними формами власності й участю державних регіональних суб'єктів.

На сьогодні контракти, що укладаються залізницею, з регіональними адміністраціями на покриття частини збитків від приміських перевезень найчастіше не виконуються повною мірою. Тому в своїй основній масі збитки від пасажирських перевезень в приміському сполученні знижують рентабельність перевізної діяльності залізниці, її прибуток і, отже, погіршують фінансове положення і платоспроможність. Створення ППК в регіонах, на які припадає біля половини їх обсягу перевезень, буде сприяти більш тісному економічному співробітництву у фінансуванні в формі компенсацій, оформлених відповідними контрактами, на покриття збитків від залізничних перевезень в приміському сполученні регіону.

У перехідний період компанії приміських пасажирських перевезень також можуть створюватися як відокремлені підрозділи в складі залізниць, з подальшим реформуваннями в акціонерні товариства (компанії) за участю органів місцевого самоврядування й інших зацікавлених підприємств.

Створення пасажирських компаній дозволить підвищити ефективність приміських перевезень, тобто поліпшити якість послуг і в остаточному підсумку вивести приміські перевезення зі статусу збиткових. Що, в свою чергу, вплине на конкурентоспроможності приміських перевезень стосовно інвестиції для відновлення або формування власного рухомого складу.

Підсумовуючи вищесказане можливо зробити висновок, що організація приміських пасажирських перевезень є однією з головних проблем взаємовідносин між Укрзалізницею та

регіонами і рішення цієї проблеми може відбуватися за рахунок:

- створення спільних з регіональними і муніципальними адміністраціями компаній з організації приміських пасажирських перевезень;

- здійснення приміських пасажирських перевезень на договірній основі як державне замовлення регіональних суб'єктів;

- збільшення доходів і оптимізація витрат приміських пасажирських перевезень на базі регулювання тарифів на такі перевезення: з урахуванням рівня платоспроможності населення регіонів; за умови компенсації виникаючих збитків за рахунок коштів регіональних бюджетів. У випадку відсутності відшкодування відповідної частини збитків тарифи повинні бути встановлені на рівні економічно обґрунтованих витрат;

- розробка і реалізація заходів щодо компенсації втрати доходів від пільгового проїзду окремих категорій пасажирів, встановленого як державним законодавством, так і нормативними актами регіональних адміністрацій;

- спільна діяльність з регіональною владою по одержанню субвенцій і субсидій з державного бюджету;

- створення умов для поліпшення транспортного обслуговування населення регіонів на основі взаємодії і розвитку конкуренції різних видів транспорту, поліпшення якісних характеристик перевезень;

- розробка і реалізація спільних проектів з організації руху внутрішньообласних і міжобласних прискорених поїздів підвищеної комфортності, внутрішньоміських залізничних пасажирських перевезень;

- розвиток сервісних послуг і створення сервіс-центрів з обслуговування пасажирів.

Надійшла до редколегії 07.07.2005.