

ВИЗНАЧЕННЯ СТРУКТУРИ ВИТРАТ І ДОХОДІВ ПАСАЖИРСЬКИХ КОМПАНІЙ У ЗАЛІЗНИЧНИХ ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

У статті розглянуто основні підходи до визначення та оптимізації структури витрат і доходів пасажирських приміських компаній у залізничному сполученні, наведено розрахунок експлуатаційних витрат приміської пасажирської компанії, що входять до локомотивної складової собівартості тарифу з визначення економічного ефекту.

Ключові слова: реформування, приміські пасажирські компанії, структура експлуатаційних витрат, економічний ефект

В статье рассмотрены основные подходы к определению и оптимизации структуры расходов и доходов пассажирских пригородных компаний в железнодорожном сообщении, приведен расчет эксплуатационных расходов пригородной пассажирской компании, входящих в локомотивную составляющую себестоимости тарифа с определением экономического эффекта.

Ключевые слова: реформирование, пригородные пассажирские компании, структура эксплуатационных расходов, экономический эффект

The article describes the main approaches to defining and optimizing the structure of expenditures and revenues of passenger suburban railway companies; the calculation of their operating costs as a part of the locomotive cost component of the tariff prime cost with the determination of economic effect is presented.

Keywords: reform, suburban passenger companies, operating cost structure, economic effect

Вступ

Компанії по обслуговуванню пасажирів в приміському сполученні (далі ППЗК) повинні організувати свою діяльність відповідно до чинного законодавства, наказів, вказівок та інших нормативних актів Міністерства транспорту та зв'язку України, Укрзалізниці, залізниць, а також Статуту підприємства. ППЗК здійснюють свою діяльність у сфері транспортних послуг, а також можуть виконувати інші не заборонені законодавством України види діяльності, передбачені Статутом підприємства.

Аналіз стану проблеми та постановка задачі роботи

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.

Щоб оцінити економічну ефективність створення і функціонування приміської пасажирської компанії, необхідно проводити глибокий аналіз всіх виробничо-фінансових показників діяльності ППЗК.

Метою статті є дослідження шляхів підвищення ефективності залізничних пасажирських перевезень у приміському сполученні у сучасних умовах господарювання шляхом оптимізації структури витрат і доходів ППЗК.

Виклад основного матеріалу

По кожному з видів діяльності ППЗК несе відповідні витрати і одержує доходи.

Загальна сума витрат ППЗК з обслуговування пасажирів у приміському сполученні складається з наступних складових [1]:

- експлуатаційні витрати, пов'язані з організацією, виконанням і забезпеченням приміських перевезень;
- витрати на виконання підсобно-допоміжної та іншої діяльності.

Під прямими витратами розуміють витрати, що припадають на ППЗК при безпосередній організації і виконанні приміських пасажирських перевезень.

Непрямі витрати – витрати інфраструктурних підрозділів залізниці по забезпеченню приміських перевезень (господарства локомотивне, електрифікації, перевезень, колії і т.ін.).

Всі витрати ППЗК будь-якої організаційно-виробничої форми можливо класифікувати за наступними групами (рис. 1):

- Послуги Державної акціонерної компанії ДАК «УЗ»;
- Власні витрати приміської пасажирської компанії;
- Послуги сторонніх організацій.

В свою чергу послуги Державної акціонерної компанії ДАК «УЗ» залежно від департаменту, який буде виконувати даний вид робіт, можна поділити на дві складові:

1) Локомотивна складова, яка включає витрати локомотивного господарства (це господарство може належати локомотивному Департаменту або Департаменту інфраструктури);

2) Інфраструктурна складова, яка включає витрати Департаменту інфраструктури на утримання інфраструктури залізниць та організацію руху приміських пасажирських поїздів по ній.

Власні витрати приміської пасажирської компанії для полегшення розрахунків тарифів можна умовно поділити на п'ять складових:

- Моторвагонна складова, що включає витрати на утримання моторвагонних електросекцій, дизель-поїздів, рейкових автобусів та вагонів-трамваїв;

- Вагонна складова, яка включає звичайні пасажирські вагони, які ще експлуатуються на неелектрифікованих ділянках залізниць України та належать Департаменту пасажирських перевезень у дальньому сполученні. Можна було б узяти дані вагони в оренду, але вони дуже застарілі не тільки фізично, а й морально;

- Витрати на утримання власної пасажирської інфраструктури, що знаходиться на балансі компанії;

- Витрати на утримання власної вокзальної інфраструктури або продажу квитків у вокзалах, що належать іншим власникам;

- Інші витрати приміської пасажирської компанії, частина з яких мусить включатися до складу тарифів на перевезення.

Послуги сторонніх організацій виділено окремо, оскільки частина з них включаються до складу тарифів на перевезення пасажирів не напряму, а після певних розрахунків. До них слід віднести:

- Оренду рухомого складу за різними договорами;

- Послуги сторонніх депо та заводів з ремонту рухомого складу, що належить пасажирській компанії;

- Послуги сторонніх організацій з ремонту будівель та споруд, що належать пасажирській компанії;

- Інші види послуг.

Додатково слід враховувати те, що кожна приміська пасажирська компанія може мати різні форми стосунків з Державною акціонерною компанією ДАК «УЗ»:

- Мати власні вокзали 3 – 5 класу, або орендувати в них приміщення;

- Орендувати приміську інфраструктуру або викупити її;

- Ремонтувати рухомий склад в ДАК «УЗ» або у моторвагонних депо та заводах інших власників;

- Розраховуватися з ДАК «УЗ» за нитку графіка або на інших умовах.

Структура витрат з основної діяльності, які відносяться на приміські пасажирські перевезення, представлена в табл. 1. Найбільшу питому вагу мають витрати локомотивного господарства (46,21 %) і господарств інфраструктури (43,8 %), хоча і спостерігається значний розкид значень по залізницях. Так, витрати локомотивного господарства мають мінімальну питому вагу на Придніпровській залізниці (30,55 %) і максимальну – на Південній залізниці (61,43 %), і навпаки, максимум частки витрат господарств інфраструктури доводиться на Придніпровську залізницю (58,53 %) і практично мінімальне значення для Південної залізниці (31,64 %) [2].

Незначна частка витрат вагонного господарства (0,59 %) обумовлена тим, що на залізницях пасажирські вагони в основному не використовуються для виконання приміських перевезень, а також можливістю обліку витрат по обслуговуванню і експлуатації пасажирських вагонів у витратах пасажирського господарства. Середньомережева частка витрат пасажирського господарства складає 10,52 %.

Користуючись середньомережевими даними питомої ваги кожного господарства залізниці в загальній сумі витрат по приміському сполученню, можна оцінити можливі частки власних витрат і витрат, що підлягають відшкодуванню залізниці, у витратах компанії приміських пасажирських перевезень. При виборі організаційно-виробничих варіантів структури компанії на базі депо (моторвагонного, дизель-поїзного або вагонного) частка власних витрат складе 52,8 %, відповідно частка витрат за використання інфраструктури залізниці – 47,2 %. З урахуванням особливостей приміських перевезень на кожній залізниці і вибраної виробничої структури компанії приміських пасажирських

ких перевезень частки основних груп витрат можуть відхилятися від представленого співвідношення.

Розрахунок експлуатаційних витрат приміської пасажирської компанії (ЕППК) в загальному вигляді можна представити так:

$$E_{\text{ППК}} = E_{\text{ВПК}} + E_{\text{ДАК}} + E_{\text{СО}},$$

де $E_{\text{ВПК}}$ – власні витрати приміської пасажирської компанії, грн;

$E_{\text{ДАК}}$ – послуги Державної акціонерної компанії ДАК «УЗ», грн;

$E_{\text{СО}}$ – послуги сторонніх організацій, грн;

$$E_{\text{ВПК}} = E_{\text{еп}} + E_{\text{дп}} + E_{\text{ра}} + E_{\text{вт}} + E_{\text{пі}} + E_{\text{ві}} + E_i,$$

де $E_{\text{еп}}$ – витрати на роботу та утримання електропоїздів, грн;

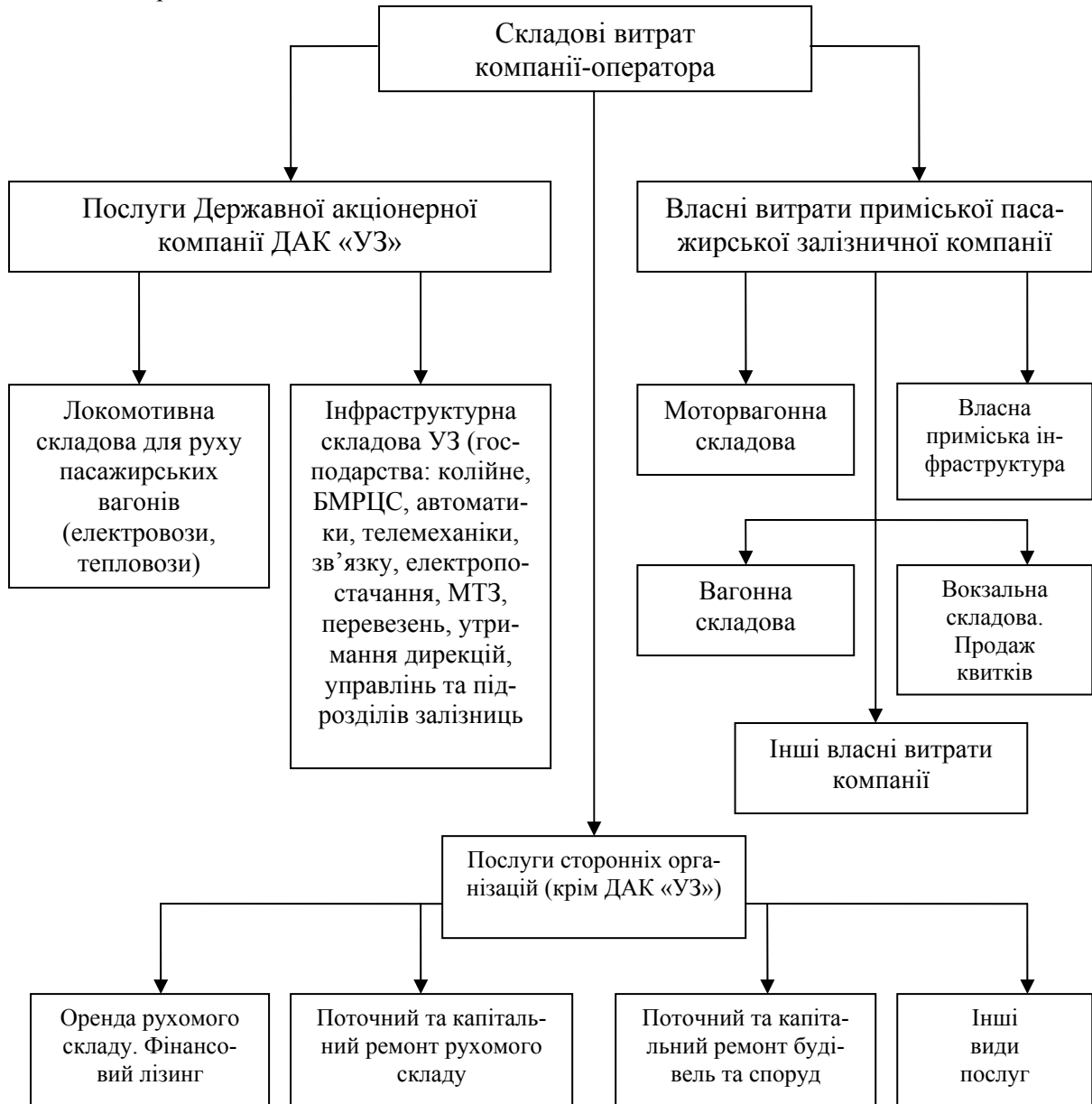


Рис. 1. Основні складові експлуатаційних витрат ППЗК

$E_{\text{дп}}$ – витрати на роботу та утримання дизель-поїздів, грн;

$E_{\text{ра}}$ – витрати на роботу та утримання рейкових автобусів, грн;

$E_{\text{вт}}$ – витрати на роботу та утримання вагонів-трамваїв, грн;

$E_{\text{пі}}$ – витрати на утримання власної пасажирської інфраструктури, грн;

$E_{\text{ві}}$ – витрати на утримання власної вокзальної інфраструктури, грн;

E_i – інші витрати пасажирської компанії (крім третьої групи), грн.

$$E_{\text{ДАК}} = E_{\text{Л}}(e) + E_{\text{Л}}(т) + E_{\text{інф}},$$

де $E_{\text{Л}}(e)$ – витрати за користування локомотивів електричної тяги, грн;

$E_{\text{Л}}(т)$ – витрати за користування локомотивів теплової тяги, грн;

$E_{\text{інф}}$ – витрати за користування залізничною інфраструктурою, грн.

$$E_{\text{СО}} = E_{\text{орс}} + E_{\text{ррс}} + E_{\text{рбс}} + E_i,$$

де $E_{\text{орс}}$ – витрати на оренду рухомого складу за різними договорами, грн;

$E_{\text{ррс}}$ – витрати на поточний та капітальний ремонт власного рухомого складу, грн;

$E_{\text{рбс}}$ – витрати на поточний та капітальний ремонт інших будівель та споруд, що не увійшли до складу власної пасажирської інфраструктури, грн;

E_i – інші витрати (крім витрат другої групи).

Враховуючи існуючу методика розподілу експлуатаційних витрат у приміському сполученні [1] та запропонований вище розподіл витрат (рис. 1), можливо розраховувати величину основних частин витрат.

Локомотивна складова витрат.

За перевезення пасажирів у приміському сполученні пасажирськими вагонами, що виконуються локомотивами депо (знаходяться на балансі локомотивної служби), компанії приміських перевезень повинні здійснити оплату Укрзалізниці відповідно статтям номенклатури витрат (табл. 1). При цьому оплата розподіляється за послуги електровозів та тепловозів.

В даному випадку виключення роботи, не пов'язаної безпосередньо з діяльністю ППЗК за допомогою уточнення нормативів розподілу умовно-постійних витрат залізничного транспорту призведе до зниження експлуатаційних витрат, що відносяться на пасажирські приміські перевезення компанії-оператора.

При розподілі витрат, що входять до локомотивної складової собівартості тарифів, пропонується виключити повністю або частково витрати на роботу локомотивів у колійному господарстві, роботу локомотивів на маневрах, комісійний огляд локомотивів, екіпірування поїзних та маневрових локомотивів й ін.

Таблиця 1

Розподіл витрат, що входять до локомотивної складової собівартості тарифів

№ п/п	Номер статті	Найменування статті витрат	Існуючі витрати на приміські перевезення пасажирів	Перерозподіл витрат приміської пасажирської компанії	Пропозиції щодо зниження витрат	Різниця
1	2	3	4	5	6	7
Електровози						
1	5002 5042	Робота електровозів у приміському сполученні Робота електровозів у колійному господарстві	7734	7115,3	впровадження нового ефективного рухомого складу	618,7
2	5003	Робота електровозів на маневрах	437	402,0	передача непрофільних видів діяльності стороннім організаціям	35,0
3	5005, 5041	Екіпірування поїзних та маневрових електровозів	309	284,3	впровадження нового ефективного рухомого складу	24,7
4	5006, 5007	Амортизація поїзних та маневрових електровозів	1164	1070,9	- // -	93,1
5	5008÷ 5015	Технічне обслуговування поїзних та маневрових електровозів	1392	1280,6	- // -	111,4

Таблиця 1 (закінчення)

1	2	3	4	5	6	7
6	5016	Комісійний огляд електровозів	11	10,1	- // -	0,9
7	6210÷ 6220	Поточні та капітальні ремонти та сервісне обслуговування електровозів	4344	3996,5	- // -	347,5
		Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут п. 1	1082,8	996,1		86,6
		Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут п. 4	163,0	149,9		13,0
		Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут пп. 2, 3, 5-7	909,0	836,3		72,7
Тепловози						
8	5202, 5203	Робота тепловозів у приміському сполученні Робота тепловозів у колійному господарстві	82984	76345,3	впровадження нового ефективного рухомого складу	6638,7
9	5202, 5203	Робота тепловозів на маневрах	1071	985,3	передача непрофільних видів діяльності стороннім організаціям	85,7
10	5205, 5281	Екіпірування поїзних та маневрових тепловозів	963	886,0	впровадження нового ефективного рухомого складу	77,0
11	5206, 5207	Амортизація поїзних та маневрових тепловозів	25620	23570,4	- // -	2049,6
12	5208, 5215	Технічне обслуговування поїзних та маневрових тепловозів	1519	1397,5	- // -	121,5
13	5216	Комісійний огляд тепловозів	15	13,8	- // -	1,2
14	6410÷ 6420	Поточні та капітальні ремонти та сервісне обслуговування тепловозів	2147	1975,2	- // -	171,8
		Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут п. 8	11617,8	10688,3		929,4
		Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут п. 11	3586,8	3299,9		286,9
		Загальновиробничі, адміністративні витрати, витрати на збут пп. 8, 9, 11-14	5327,0	4900,8		426,2
<i>Сумарний економічний ефект, тис. грн</i>						<i>11307,9</i>

Оптимізація витрат (табл. 1) за статтями 5002, 5042, 5202, 5203 здійснюється за рахунок реорганізації управлінської структури, модернізації і оновлення рухомого складу, переходу потягів локомотивної тяги на альтернативне біологічне паливо (паливні гранули – палети); за статтями 5003, 5202, 5203 – за рахунок передачі непрофільних видів діяльності стороннім

організаціям (договірні відношення з залізницею); за статтями 5005, 5041, 5205, 5281 – придбання нового рухомого складу; за статтями 5006, 5007, 5206, 5207 – модернізації та оновлення РС; за статтями 5008–5015, 5208, 5215 – аналогічно ст. 5006, 5007, 5206, 5207; за статтями 5016, 5216 – за рахунок реорганізації управлінської структури; за статтями 6210–

6220, 6210–6220 – аналогічно ст. 5006, 5007, 5206, 5207.

Як показано вище, сума витрат, які відносяться на приміські пасажирські перевезення, визначається згідно діючих номенклатури витрат і калькуляції собівартості пасажирських перевезень по видах сполучення.

Відповідно до організаційно-виробничої структури ППЗК частину експлуатаційних витрат можливо віднести до власних витрат підприємства, а витрати за користування інфраструктурою підлягають відшкодуванню залізниці.

Аналогічно визначається економічний ефект від оптимізації експлуатаційних витрат на інші складові загального показника, які представлені на рис. 1.

Висновок

Оптимізуючи структуру експлуатаційних витрат та доходів, приміська пасажирська компанія-оператор отримає економічний ефект, що

прямо впливає на фінансовий результат її діяльності.

Рішення вищезгаданих проблем має саме безпосереднє відношення до проведених реформ пасажирського комплексу на залізницях України і є ефективним стимулом для подальшого розвитку залізничного транспорту і сприяє реалізації задач, визначених програмою структурної реформи на залізничному транспорті і транспортної стратегії України до 2020 року.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Смехова, Н. Г. Эксплуатационные расходы и объем работы [Текст] / Н. Г. Смехова, Л. Б. Панкратова // Ж/д трансп. – 1997. – № 3. – С. 44-48.
2. Аналіз технічного та технологічного стану господарства приміських перевезень [Текст] : звіт від 10.09.2009 р., № 11/09 – ЦТЕХ-521/09-ЦЮ.

Надійшла до редколегії 09.11.2010.

Прийнята до друку 23.11.2010.