

## ВИСВІТЛЕННЯ ПРОБЛЕМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В НАУКОВИХ ПРАЦЯХ

В даній роботі подано аналіз пропозицій науковців та фахівців щодо підвищення ефективності пасажирських перевезень у приміському сполученні, зроблено критичний аналіз цих заходів.

*Ключові слова:* залізничний транспорт, пасажирське господарство, приміські перевезення, ефективність

В настоящей работе приведен анализ предложенных научных работников и специалистов относительно повышения эффективности пригородных пассажирских перевозок, сделан критический обзор предлагаемых мероприятий.

*Ключевые слова:* железнодорожный транспорт, пассажирское хозяйство, пригородные перевозки, эффективность

In the article an analysis of proposals of researchers and experts re. improving the efficiency of suburban passenger transportations; a critical review of the measures suggested is performed.

*Keywords:* railway transport, passenger facilities, suburban transportation, efficiency

### Вступ

Майже в усіх країнах світу приміські пасажирські перевезення є збитковими, і ця проблема урядами країн вирішується по-різному. В наукових працях можна виділити кілька шляхів підвищення ефективності пасажирських перевезень у приміському сполученні:

1. Удосконалення організації руху приміських залізничних поїздів;
2. Модернізація інфраструктури та рухомого складу
3. Використання рухомого складу нового покоління та швидкісного трамваю;
4. Підвищення швидкості руху приміських поїздів;
5. Удосконалення тарифної політики;
6. Збільшення обсягів перевезень за рахунок поєднання приміського руху з місцевим;
7. Введення державою різних концесійних схем обслуговування приміських та регіональних перевезень.

### Постановка задачі

Вказану проблему у різні часи вирішували вітчизняні та закордонні науковці: економісти, фахівці з управління процесами перевезень, менеджери та управлінці з логістики, зокрема:

- в радянські часи – А. П. Абрамов, І. В. Белов, В. Г. Галабурда, М. І. Бещев, М. Н. Біленький, О. В. Дмитренко, М. У. Дмитрієв, Ф. П. Кочнев, М. В. Правдін, Н. Г. Сміхова, В. І. Терзи та ін.;
- в пострадянські часи – В. Л. Дикань, Ю. Ф. Кулаєв, Є. М. Сич, М. В. Макарен-

ко, Ю. М. Цветов, О. Г. Дейнека, В. П. Гудкова, О. Г. Теплухіна, О. Б. Бєднікова, П. В. Самарцев, Р. В. Панк, Д. В. Глазков, Н. В. Левадна та ін.;

- в останні роки підвищенням ефективності приміських пасажирських перевезень в Україні активно займаються І. М. Аксьонов, Ю. С. Бараш, Н. М. Колесникова, В. М. Самсонкін, Є. І. Балака, О. М. Кривопішин, О. М. Гудков, О. В. Семенцова, К. В. Шерепа та ін.

В умовах сучасного ринку, соціальної спрямованості та суттєвої збитковості приміських залізничних пасажирських перевезень виникла загроза витіснення їх автомобільним транспортом на багатьох напрямках руху.

Для уникнення цього небажаного явища автор дослідила пропозиції науковців та фахівців щодо підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень та зробила їх критичний аналіз з метою розробки додаткових заходів, які дозволять частково ліквідувати їх збитковість.

### Результати

Доктор економічних наук **І. М. Аксьонов** для підвищення ефективності пасажирських перевезень пропонує використовувати методи логістики та стратегічного маркетингу [2]. В роботі [1] він констатує, що «Весь процес управління пасажиропотоками с начала образования и до момента завершения составляет единую логистическую цепь, которая может дополняться информационными, сервисными и другими потоками». Далі автор наводить схему

логістичної підприємницької системи обробки пасажирських потоків, за допомогою якої він пропонує підвищити ефективність пасажирських перевезень.

*Проблема в такій постановці дуже важлива, оскільки зараз в Головному пасажирському управлінні Укрзалізниці введено посади фахівців з маркетингу, а додатком до Державної цільової програми реформування [6] передбачено відкрити в Україні 82 центри з логістики. Для цього від 6 залізниць до Дніпропетровського національного університету надійшли замовлення на щорічну підготовку 19 студентів з логістики.*

Фахівці Державного науково-дослідного центру залізничного транспорту України **В. М. Самсонкін** та **О. М. Гудков** [14] проаналізували показники роботи пасажирського господарства Південно-Західної залізниці з метою підвищення ефективності пасажирських перевезень. Порівняння показників приміського та дальнього сполучення показує наступне:

- пасажирообіг за видами сполучень майже однаковий, але в приміському сполученні перевозиться пасажирів у 4,1 разу більше, ніж у дальньому;

- у приміському сполученні пасажирів відправляється в 9 разів, а поїздів – у 2,9 разу більше, ніж у дальньому;

- доходи від дальнього сполучення в 9,3 разу більші, ніж від приміського, а експлуатаційні витрати більші тільки в 3,2 разу;

- доходи від одного відправленого пасажира в приміському сполученні в 84 рази нижчі, ніж у дальньому сполученні, а від одного відправленого поїзда доходи нижчі в 27 разів.

Далі автори пропонують такі шляхи підвищення ефективності перевезення пасажирів у приміському сполученні:

- оптимізацію графіка руху приміських поїздів за рахунок скороченні відстані курсування до 150 км;

- для курсування приміських поїздів на відстань понад 150 км слід впровадити внутрішньодержавні тарифи;

- впровадження зонного графіку руху приміських пасажирських поїздів, який дозволить знизити витрати на їх експлуатацію;

- запобігання безквиткового проїзду пасажирів;

- оптимізацію тарифної політики;

- удосконалення правового забезпечення перевезення пільгових категорій пасажирів.

*Запропоновані вказаними фахівцями заходи дозволять суттєво підвищити ефективність*

*пасажирських перевезень у приміському сполученні, але в своїх подальших роботах автори зупинилися на дослідженні лише частини з них.*

Проблеми організації приміських пасажирських перевезень у місті Києві та шляхи їх вирішення досліджує в своїй роботі [10] **О. М. Кривопішин**: «...Цілодобово з приміського вокзалу м. Києва відправляється та прибуває понад 60 тис. пасажирів і цей потік з року в рік зростає. Незважаючи на це, збитки від приміських перевезень зростають. Достатньо сказати, що лише 21 % витрат залізниці від приміських перевезень покриваються доходами. Приблизно на такому ж рівні покриваються збитки від перевезень пільгових категорій пасажирів. Частка приміського сполучення в пасажирообороті Південно-Західної залізниці сягає 38 % від пасажирообороту Укрзалізниці.»

На сьогодні 77 % інвентарного парку електропоїздів залізниці відпрацювало нормативний термін служби (28 років). Основні проблеми міських пасажирських перевезень м. Києва наступні:

- 1) різна кількість населення в окремих районах міста та відсутність в них необхідної залізничної інфраструктури;
- 2) недостатня пропускна спроможність існуючих міських мостів через р. Дніпро;
- 3) значна концентрація пасажиропотоків на окремих пересадочних вузлах міста перевищує їх пропускну спроможність;
- 4) недостатня ефективність взаємодії окремих видів міського транспорту із залізничним транспортом.

Для вдосконалення міських пасажирських перевезень залізничним транспортом автор пропонує залучити «Інвестора», яким може бути транспортна компанія – замовник перевезень. Між «Інвестором», залізницею та Київською міською державною адміністрацією укладається спеціальна угода, за якою «Інвестор» мусить придбати 10 електропоїздів, які будуть його власністю. Він буде сплачувати кошти за доступ та користування залізничною інфраструктурою та технічне обслуговування рухомого складу. Залізниця забезпечує рух електропоїздів за встановленим графіком і обслуговує інфраструктуру та електропоїзди, забезпечує їх належний стан та виконує необхідні будівельно-монтажні роботи на зупиночних пунктах та перегонах дільниці. Київська міська державна адміністрація вирішує питання щодо організації додаткових виходів з метрополітену.

*Запропоновані автором заходи щодо організації транспортної компанії, побудованої на*

власності «Інвестора», залізниці та Київської державної адміністрації, цілком реальні і враховані Укрзалізницею в Проекті реформування залізничного транспорту [18].

В науковій статті [9] **О. М. Кривопішин** досліджує старіння основних засобів, зокрема рухомого складу: «...Старіння основних засобів відбувається випереджаючими темпами в порівнянні з їх відновленням та модернізацією. Основною причиною інвестиційного голоду в оновленні основних фондів є порушення принципу простого відтворення за рахунок амортизаційних відрахувань на реновацію. У ході інфляційних процесів допущено значне, більш як у 4 рази, відставання балансової вартості основних фондів від реальної їх вартості. Це призвело до адекватного скорочення амортизаційних відрахувань та необґрунтованого підвищення прибутку від звичайної діяльності, який на 75...80 % відраховується до бюджету у вигляді податків».

Автор відмічає, що у 90 роках минулого століття Уряд країни видав багато законодавчих актів стосовно пільг у сфері приміських залізничних перевезень для незахищених верств населення та державних службовців. Ці пільги мають компенсуватися бюджетними коштами, але фактично з різних видів бюджетів фінансування пільгових перевезень надходить не в повному обсязі. Так, за 9 місяців 2007 року місцевими державними адміністраціями збитки від перевезень пільгових категорій пасажирів фактично компенсовано всього на 39 %.

З метою підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень фахівцями Південно-Західної залізниці було проведено маркетингові дослідження населеності поїздів та необхідної кількості рухомого складу, які дозволили:

- змінити маршрути прямування електропоїздів підвищеного комфорту;
- поліпшити та скоротити обіг електропоїздів на окремих дільницях;
- відмінити деякі поїзди та ввести додаткові нові маршрути зі скороченням часу руху;
- відпрацювати схему впровадження рейсового автобуса одночасно на трьох напрямках.

Вказані заходи дозволять підвищити ефективність перевезень, забезпечити більше зручності пасажирам, вивільнити дефіцитний рухомий склад та використати його на інших приміських ділянках залізниці, а також зменшити кількість обслуговуючого персоналу на 120 осіб.

*Запропоновані заходи щодо удосконалення*

*організації пасажирських перевезень у приміському сполученні є досить ефективними, їх слід використовувати на інших залізницях разом з новими методами організації руху поїздів, логістики та особливості конкретного регіону.*

Цікавий підхід до підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень запропоновано **Є. І. Балакою** та **О. В. Семенцовою** в роботах [15, 3]. Вони пропонують зберегти принцип соціально-значущих приміських перевезень, але пільги громадянам пенсійного віку надавати залежно від сукупного річного доходу (пенсія плюс зарплата та інші доходи). Якщо пенсіонер отримує сукупний дохід нижче мінімальної заробітної плати, то він має право на пільгу з безкоштовного проїзду, якщо вище за середню зарплатню, то пільга йому не надається, а у межах між мінімальною та середньою заробітною платою пільга поступово знижується до нуля. Це дозволить урівняти пенсіонерів з працюючими робітниками, які не мають пільги на проїзд у приміському залізничному транспорті. Авторами досліджено проблемоутворюючі фактори, що призводять до системних кризових явищ у функціонуванні приміського пасажирського залізничного транспорту і зроблено логічний висновок про можливість поліпшення економічного стану цієї галузі тільки на основі комплексного підходу, який охоплює організаційно-економічні, соціально-економічні та фінансово-економічні аспекти її адаптації до ринкових умов. Далі автори обґрунтовують недоцільність подальшого збереження в існуючих умовах за приміськими пасажирськими залізничними перевезеннями статусу «соціально-значущих» і роблять такий висновок: «...збереження в умовах ринку для приміських залізничних перевезень статусу «соціально значущих» і, як наслідок, низьких тарифів на них, не відповідає реальному характеру економічних відносин, що склалися в країні. Цей статус гальмує зростання заробітної плати, не сприяє зростанню пенсійного фонду і, що найголовніше, ставить приміський залізничний комплекс у скрутний фінансовий стан без перспективи виходу з нього...».

*Дана робота є корисною для підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень, оскільки запропонований принцип справедливості може бути поширений на інші категорії громадян, які користуються пільгами на перевезення.*

Удосконаленню економічного механізму управління в сфері приміських пасажирських перевезень у період реформування залізнично-

го транспорту України присвячена наукова праця **О. М. Кривопіщина** та **Г. Д. Ейтутіса** [11]. «Цей механізм являє собою сукупність стабільних елементів, послідовність дії яких забезпечує реалізацію визначеної мети щодо створення необхідних умов для управління економічними процесами, і має системний характер, що підтверджується нижченаведеними властивостями. Він є системою, бо допускає узгодження різних цілей і задач, які забезпечують реалізацію загальної мети функціонування підприємств галузі». Розглянута авторами система містить в собі три основні складові: планування, організацію і управління, які між собою взаємозалежні і взаємообумовлені.

Практично процес удосконалення економічного механізму управління приміськими пасажирськими перевезеннями передбачено концепцією [19], де сказано, що з метою збільшення ефективності приміських пасажирських перевезень, зацікавленим компаніям, що матимуть відповідний сертифікат та ліцензію, надаватиметься можливість придбання франшизи на право здійснення приміських перевезень протягом відповідного періоду. Прогнозується, що їх частка у загальних обсягах приміських перевезень на кінець третього етапу буде близько 15 %.

Використовуючи досвід європейських країн, процес організації перевезень приміськими пасажирськими компаніями можна поділити на етапи:

- отримання права доступу компанії до залізничних колій;
- надання залізницею нитки графіка для руху поїздів;
- визначення механізму взаємодії сторін та складання угоди на право доступу до залізничних колій.

Взаємовідносини між залізницею та компанією регламентується відповідною угодою, яка передбачає надання залізницею послуг з обслуговування інфраструктури та рухомого складу, а також відшкодування витрат залізниці. При визначенні порядку сплати коштів за послуги, що надаються при користуванні інфраструктурою та рухомим складом, можливо проведення розрахунків за двома варіантами:

- 1) за ставкою плати за 1 вагоно-км (поїздо-км);
- 2) за ставкою плати за 1 вагоно-год. (поїздо-год.).

*Наведені дослідження є дуже корисними, оскільки автори пропонують новий механізм управління пасажирськими перевезеннями у*

*приміському сполученні після впровадження реформування залізничного транспорту.*

В дисертаційній роботі [5] **О. М. Гудков** пропонує нове термінологічне значення механізму пасажирських перевезень. «...механізм організаційно-економічного розвитку системи пасажирських перевезень, що включає: структурно-функціональну модель, яка дозволяє цілеспрямовано і послідовно структурно впорядковувати та уточнити функціональну спрямованість елементів системи; модель моніторингу станів, яка динамічно та усебічно відслідковує зміну змісту системи».

За схемою, представленою в роботі [5], об'єкт дослідження представлено у тривимірному динамічному просторі: структурно діючий пасажирський комплекс залізничного транспорту включає загальну і галузеві вертикалі управління з відповідними рівнями пірамід; функціонально охоплює перевезення за видами сполучення і додаткові послуги; за змістом характеризується ресурсами, до яких належать економічні засоби, фінансові кошти, інформація (бази фактичних і нормативних даних, сукупність документів та методик, необхідних для прийняття рішень).

У межах побудованої моделі систематизовано резерви зниження збитковості перевезень, які уточнено в контексті видів сполучення та розширено за рахунок впровадження нових норм організації розрахункових взаємовідносин. Автор відмічає, що основним резервом зниження збитковості у приміському сполученні є:

- віднесення перевезень на відстань більш ніж на 150 км до дальнього сполучення;
- модернізація платформ та інших споруд;
- введення механізму опосередкованого придбання послуг;
- удосконалення тарифоутворення;
- впровадження автоматизованої обліково-платіжної системи.

*Оскільки автор є фахівцем в цій галузі, всі його пропозиції мають практичне впровадження.*

Одна з найважливіших проблем приміських перевезень – це їх збитковість. **П. О. Яновським** [16] було проведено оцінку фінансового результату приміських перевезень залізницями України. За підсумками 2008 року, відсоток покриття витрат доходами у приміському пасажирському сполученні склав 14,06 %. Низький рівень покриття витрат в приміському сполученні вимагає термінового впровадження в перевізний процес науково обґрунтованих еко-

номічних, юридичних, технічних та технологічних механізмів забезпечення чіткої взаємодії з користувачами залізничних послуг з метою досягнення необхідного фінансового результату і мінімізації витрат при безумовному покращенні якості приміських перевезень.

Головними факторами, які впливають на розподіл приміських перевезень територією країни, є нерівномірність розміщення населення по регіонах. За період з 1997 р. по 2008 р. кількість відправлених пасажирів у приміському сполученні в основному щорічно зменшується, за виключенням незначного зростання у 1998, 2000, 2003, 2006 і 2007 роках. Загальне скорочення обсягів перевезень за цей період склало 13 %, а доходи збільшилися в 5,2 разу в основному за рахунок індексації тарифів. В роботі визначено, що «...існує досить тісний зв'язок між розмірами частки приміського сполучення у загальних доходах пасажирських перевезень і середньою дальністю поїздки одного приміського пасажира...». Частка витрат на приміське сполучення у загальних витратах на пасажирські перевезення в 3..4 і більше раз перевищує частку у доходах від цього виду перевезень [16]. Абсолютні значення витрат на приміські перевезення в 2008 році перевищили доходи більш ніж у 7 раз. Так, відношення витрат до доходів в останні роки постійно збільшується (з 2004 р. по 2008 р. воно зросло у 1,4 разу). В той же час експлуатаційні витрати в приміському сполученні зросли майже в 2,1 разу при деякому зменшенні обсягів відправлених пасажирів. Собівартість 10 пасажиро-кілометрів у приміському сполученні за останні 12 років також зросла більше ніж у 5,4 разу.

Постійна збитковість приміських пасажирських перевезень на залізничному транспорті та низька якість обслуговування не дає можливості успішно конкурувати з автомобільним транспортом.

*В роботі [16] подано детальний аналіз існуючого стану пасажирських перевезень у приміському сполученні за останні 12 років, але констатація фактів подана без конкретних пропозицій стосовно підвищення економічної ефективності цих перевезень.*

Вище було подано аналіз вітчизняних наукових праць стосовно підвищення ефективності пасажирських приміських перевезень. Зважаючи на те, що Укрзалізниця прямує до єдиного транспортного простору Європи, значний інтерес має досвід реформування приміських перевезень у цих країнах.

Російська інформаційна агенція «Новини» 13 січня 2010 року повідомила, що збитки від приміських перевезень на Московській залізниці 2009 році склали 4,8 млрд руб. А в 2008 році збитків було на 20 % менше. Компенсація збитків від приміських пасажирських перевезень у 2010 році очікується на рівні 50 %. З 2011 року збитки будуть компенсовані регіонам у повному обсязі. Керівник залізниці Молдавер заявив: «С образованием "Второй грузовой компании" у РЖД все вагоны будут частные, поэтому, где взять деньги, чтобы эти расходы покрыть? Сегодня платит тот, кто заказывает музыку, соответственно, регионы сами должны задуматься над вопросом возмещения убытков. Области никогда их не считали, так как знали, что все расходы покроются железной дорогой. РЖД в настоящее время осуществляет реформирование комплекса пригородного сообщения в соответствии с программой структурной реформы на железнодорожном транспорте. Как сообщалось, РЖД ожидает убыток от пригородных пассажирских перевозок в 2009 году порядка 35 миллиардов рублей, что примерно соответствует уровню прошлого года. Пригородные перевозки являются убыточным видом деятельности, поддерживаемым за счет финансового результата от других видов деятельности РЖД. Проблема возмещения выпадающих доходов РЖД от пригородных перевозок остро стоит на протяжении многих лет. Средний уровень соотношения действующих тарифов на проезд в пригородном сообщении и себестоимости не превышает 50 %».

Правління Федеральної служби з тарифів Російської Федерації затвердило збільшення тарифів РЖД на приміські пасажирські перевезення на 12 %.

В. І. Якунін – президент ВАТ «РЖД» – у своїй доповіді [17] зупинився на взаємодії компанії з федеральними та регіональними органами. Він повідомив, що у 2009 році з ними було налагоджено ефективне співробітництво. На 2010 рік у федеральний бюджет було закладено фінансування соціально значущих видів діяльності компанії на суму 140 млрд руб. В тому числі: субсидії на регулювання вантажних та пасажирських тарифів та перевезення школярів. Вирішується проблема компенсації збитків від перевезення пільгових категорій громадян у приміському сполученні.

*Зважаючи на те, що реформування залізниць Росії відбувається на протязі 9 років, і у 2010 році закінчується третій останній етап структурної реформи, можна констатувати,*

що Російські залізниці до сих пір не вирішили проблему повного покриття збитків від приміських пасажирських перевезень за рахунок доходів. Але з'явилася позитивна тенденція щодо вирішення цього питання. Україні слід досконало вивчити досвід Росії для того, щоб не повторити її помилок.

У країнах Європи регіональні і приміські сполучення відіграють значну роль на ринку перевезень пасажирів загалом. Ця ніша ринку суспільного транспорту є надзвичайно важливою для забезпечення мобільності населення та оптимізації розподілу перевезень між видами транспорту на користь суспільного, сприяє розвантаженню транспортних шляхів (за рахунок скорочення частки приватних автомобілів), що інтенсивно використовуються навколо великих міст.

У Європі типовою для приміського сполучення є поїздка на відстань 15 км або тривалістю у 30 хв., в регіональних сполученнях дальність поїздки зростає до 70 км, а тривалість до 1 год. У загальному підсумку приміські та регіональні Європейські залізниці перевозять 6,8 млрд пас. на рік, а пасажирообіг складає 194 млрд пас-км при обсязі доходів у 21,7 млрд євро. Це складає не менш ніж 90 % річного загального обсягу пасажирських перевезень та 50 % пасажирообігу. З регіональними та приміськими перевезеннями, без врахування персоналу служб інфраструктури, пов'язано чверть працівників залізниць (близько 360 тис. осіб), котрі обслуговують 64 тис. од. рухомого складу, що експлуатується на лініях загальною довжиною 188 тис. км. Середня дальність поїздки в країнах Європи складає 27,9 км та змінюється від 17,3 км в країнах, що входять до Європейської асоціації вільної торгівлі, до 77 км в країнах-кандидатах на вступ до ЄС, для «старих» членів ЄС – 25,2 км, що визначається домінуванням приміських перевезень в Німеччині та Франції, на які припадає 1 млрд поїздок на рік з 1,246 млрд в цілому по країні. Для регіональних та приміських перевезень використовуються лінії, 91 % яких є власністю національних інфраструктурних компаній або адміністрацій. Ще 8 % належать окремим операторам, переважно незалежним залізницям чи національним залізничним компаніям в трьох країнах ЄС, які ще не виконали умови вимоги Директиви 91/440, 1 % – іншим власникам, наприклад, місцевим адміністраціям.

Для фінансового оздоровлення та підвищення ефективності пасажирських перевезень у секторі регіональних і приміських перевезень

національний уряд Італії [7] спочатку субсидував регіони для компенсації витрат транспортних компаній з надання послуг. Але такий варіант фінансування не дав бажаного результату, оскільки регіони сплачують компаніям перевізникам нижче ніж встановлено договорами. До того плата за проїзд не дуже висока.

Врешті-решт фірма Trenitalia пропонує нову радикальну політику для вирішення даної проблеми. Вона розробила перелік послуг, їх обсяги, розрахувала ціни та тарифи на них і запропонувала регіональній владі. Але місцеві органи влади на це не звернули уваги, хоча прийняли до відома реальні ціни на перевезення.

Незважаючи на фінансові труднощі, Trenitalia продовжує свою діяльність на ринку залізничних послуг, враховуючи те, що у великих містах обсяги перевезень щорічно зростають на 2...3 %, та планує до 2011 року збільшити обсяги перевезень до 50 % у Мілані та Римі та до 43 % у Неаполі за рахунок впровадження нового рухомого складу та додаткового інвестування коштів.

*Запропоноване рішення є раціональним, оскільки приватний інвестор має кошти на інноваційні проекти, але такий підхід може дати позитивний результат лише при зростанні кількості пасажирів.*

## Висновки

Проблему підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень можна досліджувати як в умовах реформування залізничного транспорту, так і без нього. При цьому підходи до вирішення цієї проблеми можуть бути традиційні, які слід використовувати в умовах планової та ринкової економіки, та чисто ринкові, придатні тільки до реалізації в умовах ринку.

На ефективне вирішення вказаної проблеми впливає також ступінь розвитку ринку, який характеризується як сучасний або розвинутий ринок. В Україні ринкові відносини кваліфіковано як сучасні, тому не всі методи ефективної організації приміських пасажирських перевезень, які використовуються в країнах з розвинутим ринком, можуть бути впроваджені в Україні.

На основі проведеного аналізу для підвищення ефективності пасажирських перевезень в приміському сполученні в Україні можна успішно використовувати такі заходи (див. рис. 1).

В даній роботі автор зупиняється на дослідженнях (виділено на рис. темним кольором), які стосуються нових економічних підходів до

обґрунтування доцільності впровадження удосконалених методів організації руху приміських перевезень та визначення собівартості пасажирських перевезень у приміському сполу-

ченні для різних варіантів побудови компаній-операторів в умовах реформування залізничної галузі.

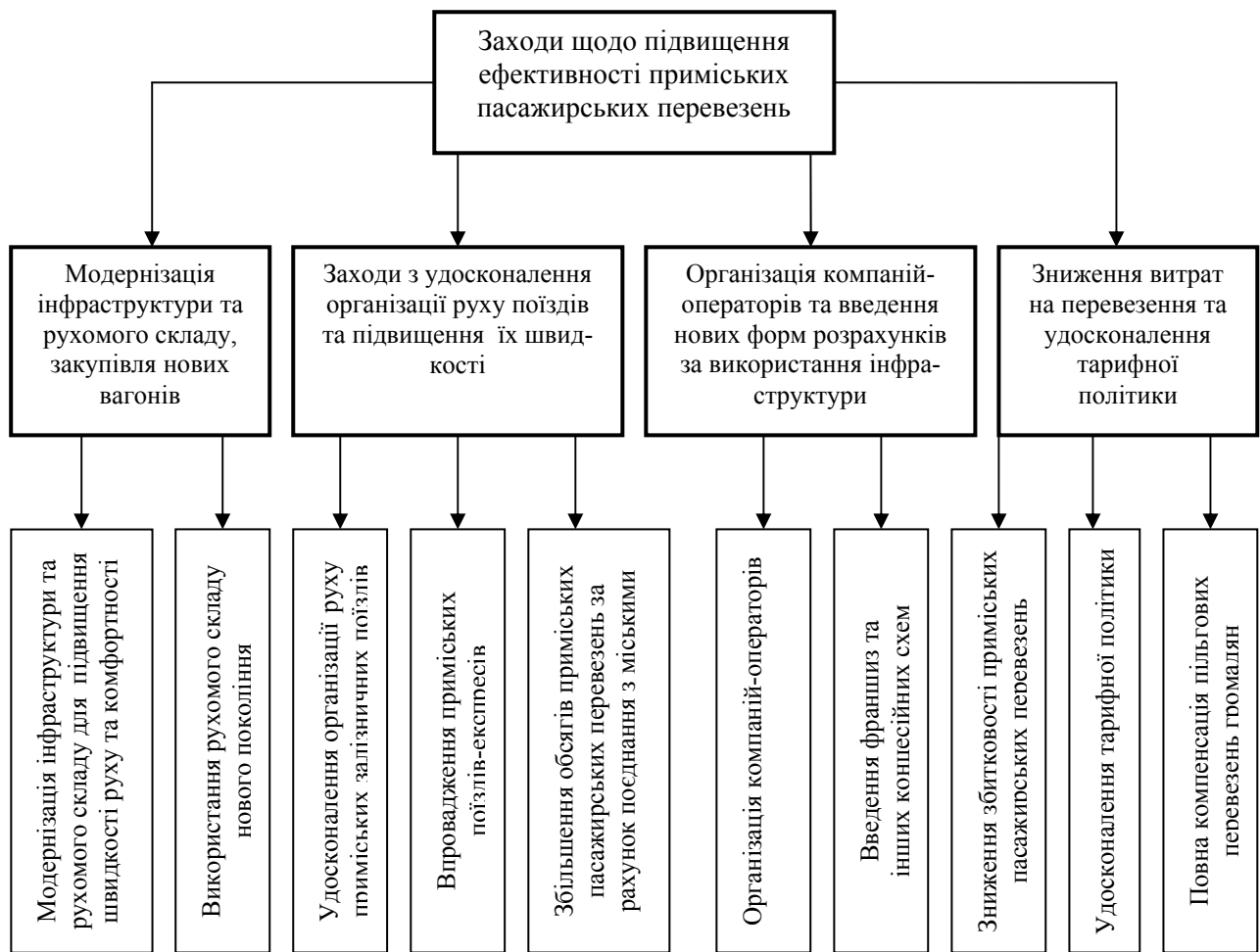


Рис. 1. Система заходів щодо підвищення ефективності пасажирських перевезень у приміському сполученні

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Аксёнов, И. М. Логистика в сфере пассажирских перевозок [Текст] / И. М. Аксёнов // Заліз. трансп. України. – 2004. – № 2. – С. 52-58.
2. Аксьонов, І. М. Роль стратегічного маркетингу в плануванні, прогнозуванні та у збільшенні прибутку від пасажирських перевезень [Текст] / І. М. Аксьонов // Заліз. трансп. України. – 2006. – № 6. – С. 99-102.
3. Балака, Є. І. Соціальна значущість приміських залізничних перевезень у різних соціальних умовах [Текст] / Є. І. Балака, О. В. Семенцова // Заліз. трансп. України. – 2007. – № 4. – С. 85-88.
4. Горьковская железная дорога: Итоги и задачи [Текст] // Ж/д трансп. – 2010. – № 3. – С. 4-13.
5. Гудков, О. М. Організаційно-економічний розвиток пасажирського комплексу залізничного транспорту України [Текст] : автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. М. Гудков. – Х.: Укр. держ. акад. заліз. трансп., 2009. – 20 с.
6. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2015 роки [Текст] : Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390.
7. Железные дороги Италии: Финансовое оздоровление и дальнейшее развитие [Текст] // Железные дороги мира. – 2008. – № 7. – С. 9-11.
8. Кривопішин, О. М. Методологічні основи розрахунку ефективності інвестицій у розвиток приміських пасажирських перевезень [Текст] / О. М. Кривопішин // Заліз. трансп. України. – 2007. – № 5. – С. 13-15.
9. Кривопішин, О. М. Підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень [Текст] / О. М. Кривопішин // Заліз. трансп. України. – 2007. – № 6. – С. 6-8.
10. Кривопішин, О. М. Проблеми організації пасажирських перевезень залізничним транспортом у м. Києві та шляхи їх вирішення [Текст] /

- О. М. Кривопішин // Заліз. трансп. України. – 2006. – № 5. – С. 27-29.
11. Кривопішин, О. М. Удосконалення економічного механізму управління у сфері приміських пасажирських перевезень у період реформування залізничного транспорту України [Текст] / О. М. Кривопішин, Г. Д. Ейтутіс // Заліз. трансп. України. – 2008. – № 1. – С. 69-73.
  12. О создании дочернего общества ОАО «РЖД» в сфере перевозок пассажиров в дальнем следовании [Текст] // Ж/д трансп. – 2010. – № 1. – С. 22-26.
  13. Пассажирский рельсовый транспорт Калифорнии [Текст] // Железные дороги мира. – 2008. – № 5. – С. 26-29.
  14. Самсонкін, В. М. Про підвищення ефективності пасажирських перевезень на залізничному транспорті [Текст] / В. М. Самсонкін, О. М. Гудков // Заліз. трансп. України. – 2004. – № 1. – С. 43-45.
  15. Семенцова, О. В. Економічні аспекти адаптації приміського пасажирського залізничного транспорту до ринкових умов [Текст] : автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. В. Семенцова. – Х.: Укр. держ. акад. заліз. трансп., 2009. – 20 с.
  16. Яновський, П. О. Оцінка фінансового результату приміських перевезень залізниць України [Текст] / П. О. Яновський // Заліз. трансп. України. – 2009. – № 5. – С. 9-12.
  17. Якунин, В. И. Доклад президента ОАО «РЖД» [Текст] / В. И. Якунин // Ж/д трансп. – 2010. – № 1. – С. 2-17.
  18. Державна програма реформування залізничного транспорту (Проект) [Текст] / Лист Укрзалізниці від 23.04.2007 р. № ЦЗ-1-Ф-11/260.
  19. Концепція державної програми реформування залізничного транспорту [Текст] // Магістраль. – 2007. – № 1 (1179), 10-16 січ.

Надійшла до редколегії 11.10.2010.

Прийнята до друку 14.10.2010.