

УДК 656.224:338.47

О. О. МАТУСЕВИЧ<sup>1\*</sup>

<sup>1\*</sup>Каф. «Облік, аудит та інтелектуальна власність», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (098) 299 55 18, ел. пошта alex\_m73@meta.ua

## ВАРТІСНІ ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНІ ПОКАЗНИКИ ТА ЕФЕКТИВНІСТЬ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

**Мета.** Пошук засобів обґрунтування визначення раціональних зон ефективного курсування окремих сучасних пасажирських поїздів різних видів сполучень. **Методика.** Систематизація техніко-економічних показників роботи залізничних пасажирських перевезень, аналіз динаміки вартісних показників та визначення їх впливу на ефективність цих перевезень через визначення причин зниження ефективності пасажирського комплексу залізничного транспорту (ПКЗТ) України. **Результати.** За результатом аналізу динаміки вартісних техніко-економічних показників встановлені неефективність залізничних пасажирських перевезень, причини її зниження та наслідки збитковості. **Наукова новизна.** Впровадження раціональних зон ефективного курсування окремих сучасних пасажирських поїздів різних видів сполучень пов'язане з урахуванням аналізу динаміки вартісних техніко-економічних показників роботи залізничних пасажирських перевезень. **Практична значимість.** Впровадження раціональних зон ефективного курсування окремих сучасних пасажирських поїздів різних видів сполучень за допомогою вартісних техніко-економічних показників надасть змогу побудувати нову класифікацію пасажирських поїздів за новими ознаками.

*Ключові слова:* показник; ефективність; збитковість; вартісний; пасажирський; рух; перевезення; залізниця

### Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями

Сьогодні залізниці в основному задовольняють потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях. Проте технологічний рівень перевезень не відповідає зростаючим потребам суспільства. Визначено, що одним з засобів покращення стану залізниць та підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень є впровадження швидкісного та високошвидкісного руху. Тому було прийнято рішення про поетапне впровадження швидкісного руху на українських залізницях. У зв'язку з цим, уряд України розробив та затвердив відповідні програми:

– Концепція впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України від 31.12.2004 р., № 979;

– Концепція Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005–2015 роки;

– Концепція комплексної Програми розвитку залізничного транспорту України на 2007 – 2020 рр.;

– Комплексна програма оновлення рухомого складу України на 2006 – 2010 роки.

Із впровадженням швидкісного руху в Україні стало актуальним впровадження нової класифікації поїздів, яка має відповідати європейським стандартам. Однак у цій класифікації для оцінки ефективності залізничних пасажирських перевезень основними класифікаційними ознаками є тільки експлуатаційно-технічні показники: дальність сполучення, час руху поїзда, швидкість руху й рівень комфорту / сервісу. При цьому в класифікації не враховуються вартісні техніко-економічні показники: доходи від пасажирських перевезень, експлуатаційні витрати, фінансовий результат, відсоток покриття витрат доходами, доходна ставка, собівартість. Тому слід розглянути класифікацію поїздів з економічної точки зору і зробити додаткову класифікацію за цими показниками: міських, приміських, регіональних, поїздів дальнього

сполучення й швидкісних поїздів. Але спочатку треба проаналізувати ці показники та визначити причини і наслідки неефективної роботи залізничних пасажирських перевезень.

### **Аналіз останніх досліджень і публікацій**

Суттєвий внесок у дослідженнях ефективності залізничних пасажирських перевезень було зроблено такими вітчизняними і зарубіжними вченими, як Аксьонов І. М., Бараш Ю. С., Пінчук О. П., Сич Є. М., Степів В. В., Кравченко М. В., Мірошніченко О. Ф., Громова О. В., Гудкова В. П., Котик В. О., Полякова Е. В., Гордієнко О. А., Харчук О. Г., Шерепа К. М., Гудков О. М.

### **Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми**

Вищенаведені вчені внесли значний вклад у дослідження та вирішення проблеми. Ними були визначені деякі засоби підвищення ефективності залізничних пасажирських перевезень. Вони приділяли увагу до аналізу вартісних техніко-економічних показників та їх впливу на ефективність залізничних пасажирських перевезень. Однак, актуальність цих напрямків, їх недостатнє методичне, теоретичне та практичне опрацювання визначили вибір мети даної статті. Також ці вартісні показники та причини зниження ефективності пасажирського комплексу залізничного транспорту не були ніяк пов'язані з впровадженням раціональних зон ефективного курсування окремих пасажирських поїздів. Рішення цього питання і є головним завданням у даній статті.

### **Мета статті**

Систематизація техніко-економічних показників роботи залізничних пасажирських перевезень, аналіз динаміки вартісних показників та визначення їх впливу на ефективність цих перевезень через визначення причин зниження ефективності пасажирського комплексу залізничного транспорту (ПКЗТ) України.

Ці дослідження дозволять у подальшому обґрунтувати раціональні зони ефективного курсування окремих сучасних пасажирських поїздів різних видів сполучень.

### **Методика**

У межах досліджень зроблена систематизація техніко-економічних показників роботи залізничних пасажирських перевезень, запропоновано та обґрунтовано період дослідження показників. Виконано аналіз динаміки вартісних показників, визначено їх вплив на ефективність цих перевезень через визначення причин зниження ефективності та наслідків збитковості пасажирського комплексу залізничного транспорту (ПКЗТ) України.

### **Виклад основного матеріалу досліджень**

Оцінка перевізної роботи пасажирського комплексу залізничного транспорту здійснюється на підставі наступних натуральних і вартісних показників, які в свою чергу поділяються на кількісні (об'ємні) і якісні.

*Натуральні показники.*

*Об'ємні:*

Відправлено пасажирів – це кількість пасажирів, які придбали на проїзд квитки та були відправлені зі станцій мережі залізниць;

Прийнято пасажирів – це кількість пасажирів, які були прийняті для подальшого перевезення;

Перевезено пасажирів – це кількість безпосередньо перевезених пасажирів. Цей показник визначається підсумовуванням відправлених і прийнятих пасажирів.

Пасажиरोоборот – це показник, який враховує перевізну роботу на переміщення пасажирів, вимірюється в пасажиро-кілометрах;

*Відправлено поїздів.*

Пробіг пасажирських вагонів – це сукупна відстань, яку проходять пасажирські вагони, включаючи рухомий склад, багажні, поштові вагони.

*Якісні:*

Середня дальність перевезення – середня відстань поїздки пасажирів. Визначається співвідношенням пасажирообороту до кількості перевезених пасажирів.

Населеність – середня кількість пасажирів у вагоні на всьому шляху проходження. Визначається співвідношенням пасажирообороту до пробігу пасажирських вагонів.

*Вартісні або фінансово-економічні показники.*

*Об'ємні (відображають фінансові результати пасажирських перевезень):*

Доходи – грошові надходження від реалізації послуг з пасажирських перевезень;

Експлуатаційні витрати – це вартісне вираження витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів;

Фінансовий результат – це різниця між доходами та експлуатаційними витратами. В сучасних умовах переважно виражається у вигляді збитків.

Якісні (відображають ефективність пасажирських залізничних перевезень):

Відсоток покриття витрат доходами – це показник, еквівалентний рентабельності. Визначається співвідношенням доходів до експлуатаційних витрат.

Доходна ставка – це доход, який припадає на одиницю переміщення пасажирів (на 10 пасажиро-кілометрів). Визначається співвідношенням доходів до пасажирообороту.

Собівартість – це величина витрат, яка припадає на одиницю переміщення пасажирів (на 10 пасажиро-кілометрів). Визначається співвідношенням експлуатаційних витрат до пасажирообороту.

Після розгляду показників перевізної роботи пасажирського комплексу залізничного транспорту можна їх систематизувати, що наведено на рис. 1.

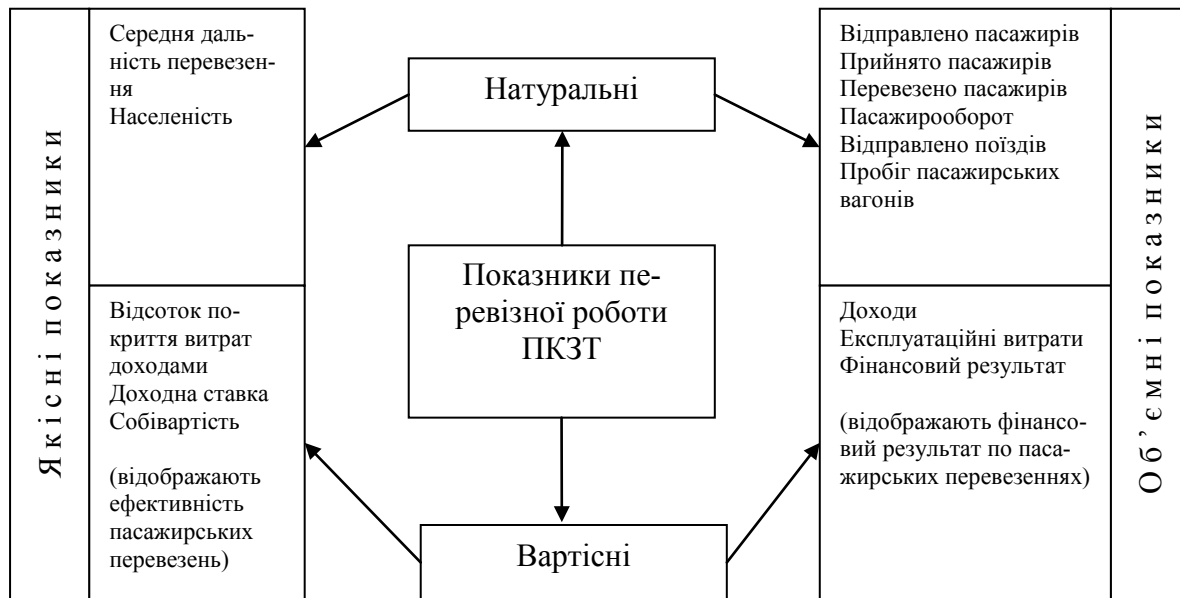


Рис. 1. Класифікація техніко-економічних показників перевізної роботи пасажирського комплексу залізничного транспорту

Далі слід проаналізувати кожен групу показників по пасажирських перевезеннях за різними видами сполучень (дальнє та приміське) за 2005 – 2011 рр.

Досить часто в аналітичних роботах застосовують достатньо великий період часу. Як правило, його поділяють на 4 частини. Перша частина – це період з початку 90-х років до 2000 р. Це час після розпаду Радянського Союзу, коли спостерігається спад виробництва, погіршення життєвого рівня населення, а також і зниження пасажирських перевезень. Далі з 2000 по 2008 роки відбувається поступове збільшення пасажирських перевезень, яке пов'язане

з зростанням життєвого рівня населення. Третя частина пов'язана з фінансово-економічною кризою у 2009 році, коли спостерігається спад пасажирських перевезень. Четвертій частині характерне поступове зростання доходів населення, що в свою чергу призвело до поступового незначного зростання пасажирських перевезень. Після аналізу цих періодів, на думку автора, слід вилучити першу частину, оскільки на сучасному етапі більш цікавий період, починаючи з 2000 року. Оскільки протягом цього періоду спостерігається зростання пасажирських перевезень, то слід скоротити для аналізу цей період. Таким чином можна розпочати до-

слідження з 2005 року. Отже, показники по пасажирських перевезеннях в цьому дослідженні будуть розглядатися з 2005 по 2011 роки. Цей період умовно можна поділити на 3 частини: 1 частина – з 2005 по 2008 рр., 2 частина – 2009 р. та 3 частина – з 2010 по 2011 рр. Таке до-

слідження дає змогу проаналізувати динаміку розвитку залізничних пасажирських перевезень.

Об'ємні та якісні вартісні техніко-економічні показники зведені у табл. 1 і 2.

Таблиця 1

**Об'ємні вартісні показники роботи пасажирських перевезень по Укрзалізниці з 2005 по 2011 рр.**

Показники	Рік						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Доходи, всього (тис. грн)</b>	<b>1984727</b>	<b>2483938</b>	<b>3196446</b>	<b>3977784</b>	<b>4881379</b>	<b>5411071</b>	<b>5838329</b>
- дальнє	1795002	2276831	2954689	3671182	4519275	5032350	5406561
- приміське	189725	207107	241757	306602	362104	378721	431768
<b>Експлуатаційні витрати, всього (тис. грн)</b>	<b>4175363</b>	<b>5765636</b>	<b>6533845</b>	<b>8782911</b>	<b>10069342</b>	<b>11067714</b>	<b>12482146</b>
- дальнє	3146976	4334795	5006549	6604874	7129176	7849675	8848782
- приміське	1028387	1430841	1527296	2178037	2940166	3218039	3633364
<b>Фінансовий результат, всього (тис. грн)</b>	<b>-2190636</b>	<b>-3281698</b>	<b>-3337399</b>	<b>-4805127</b>	<b>-5187963</b>	<b>-5656643</b>	<b>-6643817</b>
- дальнє	-1351974	-2057964	-2051860	-2933692	-2609901	-2817325	-3442221
- приміське	-838662	-1223734	-1285539	-1871435	-2578062	-2839318	-3201596

Таблиця 2

**Якісні вартісні показники роботи пасажирських перевезень по Укрзалізниці з 2005 по 2011 рр.**

Показники	Рік						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Відсоток покриття витрат доходами (%)</b>	<b>47,53</b>	<b>43,08</b>	<b>48,92</b>	<b>45,29</b>	<b>48,48</b>	<b>48,89</b>	<b>46,77</b>
- дальнє	57,04	52,52	59,02	55,61	63,39	64,11	61,10
- приміське	18,45	14,47	15,83	14,06	12,32	11,77	11,88
<b>Доходна ставка (коп.)</b>	<b>37,69</b>	<b>46,66</b>	<b>60,21</b>	<b>74,97</b>	<b>101,01</b>	<b>107,70</b>	<b>115,45</b>
- дальнє	52,23	64,80	84,06	104,23	145,28	151,06	169,70
- приміське	10,37	11,45	13,48	17,19	21,03	22,37	25,83
<b>Собівартість (коп.)</b>	<b>79,30</b>	<b>108,32</b>	<b>123,07</b>	<b>165,54</b>	<b>208,36</b>	<b>220,30</b>	<b>246,84</b>
- дальнє	91,57	123,37	142,43	187,43	229,18	235,63	261,38
- приміське	56,23	79,08	85,14	122,31	170,75	190,12	217,37

Далі існує задача проаналізувати динаміку цих вартісних показників.

Якщо проаналізувати протягом загального періоду 2005–2011 рр. динаміку доходів і експлуатаційних витрат, то слід визначити їх зростання: експлуатаційні витрати більше доходів у середньому в 2,13 разу, що свідчить про неможливість ліквідування збитковості пасажирських перевезень. Під час аналізу доходів слід визначити більшу долю від перевезень дальнього сполучення, ніж від приміського. У середньому перевищення складає у 2,1 разу. Зростання доходів в основному відбувається за рахунок збільшення тарифів, плацкарти, багажу та вантажобагажу. Однак пасажирські перевезення є збитковими. Причини: недостатня компенсація за перевезення громадян пільгових категорій, погіршення стану виробничих фондів, збільшення цін на паливо, електроенергію та інше, що випереджає зростання тарифів. Схожа ситуація і з витратами. У середньому перевищення витрат на дальнє сполучення у порівнянні з приміським – 2,7 разу.

Динаміка фінансового результату відображає накопичувану збитковість з кожним роком. Причому в останні роки спостерігається вирівнювання значень збитковості у дальньому та приміському сполученнях. Середній темп зростання збитковості щорічно складає приблизно 21,65 %.

Динаміка відсотку покриття витрат доходами на залізницях України показує, що перевезення на всіх видах сполучення є збитковими. Причому в останні роки середній відсоток покриття витрат доходами не перевищує 50 %, у дальньому сполученні – 65 %, а у приміському – 12 %. Що свідчить про більшу збитковість приміського сполучення. Також слід визначити, що почалася тенденція до зниження цього відсотка. Після аналізу динаміки доходної ставки та собівартості пасажирських перевезень на залізницях України слід визначити поступове зростання їх значень. Причому у дальньому сполученні ці значення вищі, ніж у приміському.

Таким чином проаналізовані техніко-економічні показники перевізної роботи пасажирського комплексу залізничного транспорту вказують на неефективність пасажирських перевезень. Однак спочатку, перш ніж приступати до здійснення перетворень, необхідно визначити причини неефективної роботи пасажирсь-

ких перевезень та системи залізничного транспорту в Україні у цілому. Серед них є:

1. Прогресуюче старіння основних фондів.
2. Недостатність власних джерел фінансування для оновлення основних фондів, відсутність підтримки інноваційно-інвестиційного розвитку залізничної галузі з боку держави.

3. Система залізничного транспорту України включає в себе масштабну соціальну сферу. Виконання залізницями соціальних і державних функцій, поруч з регульованими урядом низькими тарифами і відсутністю механізму компенсації збитків від надання послуг, обмежує можливості техніко-технологічної модернізації залізничного транспорту, а також поглиблює процеси подальшого руйнування господарського комплексу залізниць.

4. Застарілі форми управління залізничною галуззю. В умовах відсутності бюджетного фінансування існуюча організаційна структура стримує розвиток залізничного транспорту, не дозволяє розробляти гнучкі тарифи на перевезення.

5. Недостатня кількість базових наукових досліджень щодо перетворення адміністративних організаційних структур залізничного транспорту України в організаційні структури ринкової економіки.

В свою чергу, причинами збитковості пасажирських перевезень, які негативно впливають на ефективність пасажирського комплексу залізничного транспорту, є:

1. Існування системи бронювання місць у поїздах. Унаслідок існування такої системи створюється штучний дефіцит квитків, оскільки пасажирові не завжди надається можливість придбання квитка у бажаний час, в необхідному напрямку та класу.

2. Невідповідність графіків руху поїздів попиту на пасажирські перевезення. Це означає неможливість забезпечення своєчасного відправлення та прибуття до великих міст протягом 3–4 годин. Правильна організація графіку руху поїздів має дозволити скоротити кількість рухомого складу та знизити собівартість перевезень. При складанні графіка руху необхідно забезпечити найменші витрати часу на очікування поїздів і проїзд, що досягається, наприклад, збільшенням швидкостей, застосуванням зонного графіка. Також можливо використання меншої кількості зупинок з меншим часом їх тривалості.

3. Використання безкоштовних проїзних документів, відсутність компенсацій за перевезення пасажирів пільгових категорій. Внаслідок високого рівня безкоштовного проїзду пасажирів штучно занижується доходна складова перевезень та відсоток покриття витрат.

4. Не оптимізований склад поїздів по класності та кількості вагонів. Це означає низьку населеність вагонів. Після аналізу показника населеності у дальньому та приміському сполученнях можна визначити, що хоча значення цього показника і почало зростати за останні роки, але у дальньому сполученні він не перевищує 30 чол./ваг., а у приміському – 49 чол./ваг. При цьому переважно у поїздах дальнього сполучення застосовуються купейні та плацкартні вагони з місткістю 36 та 54 місць у вагоні, а у загальному вагоні місцевого сполучення – 81 місце. Також слід вважати, що не враховується посадка-висадка пасажирів по лінії при розрахунку населеності. У приміському сполученні має бути протилежна ситуація у часи пік, хоча у середньому по залізницях України показник нижче 49 чол./ваг. У такому разі виникає перенаселеність вагонів, наприклад, на під'їздах до великих міст.

5. Не відповідає сучасним вимогам рухомий склад. Для зростання ефективності пасажирських перевезень необхідна достатня кількість вагонів і локомотивів різних категорій, а також одночасна їх здатність рухатися швидко (понад 200 км/год) з високим комфортом і безпекою. Тільки в останні роки можна спостерігати оновлення рухомого складу. Це придбання швидкісних поїздів Hunday Rotem, Skoda в рамках підготовки до Євро-2012.

6. Відсутність прозорого розрахунку собівартості пасажирських перевезень. Існує проблема розрахунку собівартості проїзду в окремому поїзді, а також розрахунку ефективності організації по маршрутах таких поїздів.

Після досліджування причин неефективної роботи та збитковості пасажирських перевезень можна їх систематизувати та перерахувати в окремих групах згідно з типом розв'язуваної проблеми, а саме:

*Проблеми фінансування та матеріальної бази* (старіння основних фондів, недостатність власних джерел фінансування, відсутність державної підтримки інноваційно-інвестиційного розвитку залізниць, застарілий рухомий склад).

*Організаційні проблеми* (бронювання місць у поїздах, застарілі форми управління залізничною галуззю, слабке сервісне обслуговування, не оптимізований склад поїздів по класності та кількості вагонів).

*Проблеми соціальної сфери* (відсутність механізму компенсації збитків від надання послуг, використання пільгових безкоштовних проїзних документів).

*Проблеми науково-методичної підтримки* (низька кількість базових наукових досліджень щодо перетворення адміністративних організаційних структур залізничного транспорту України в організаційні структури ринкової економіки, відсутність прозорого розрахунку собівартості пасажирських перевезень).

Наслідками збитковості пасажирських перевезень є:

- завищення собівартості перевезень, кількості рухомого складу та чисельності робітників;
- попит на перевезення не відповідає пропозиції;
- неповне використання рухомого складу в дальньому сполученні;
- відсутність необхідного рівня швидкості руху, безпеки та комфорту;
- відсутність розрахунку ефективності поїздів за конкретним маршрутом.

## Результати

За результатом аналізу динаміки вартісних техніко-економічних показників встановлені неефективність залізничних пасажирських перевезень, причини її зниження та наслідки збитковості.

## Наукова новизна і практична значимість

Обґрунтування впровадження раціональних зон ефективного курсування окремих сучасних пасажирських поїздів різних видів сполучень пов'язано з урахуванням аналізу динаміки вартісних техніко-економічних показників роботи залізничних пасажирських перевезень. В свою чергу, обґрунтування впровадження раціональних зон ефективного курсування окремих сучасних пасажирських поїздів різних видів сполучень надасть змогу побудувати нову класифікацію пасажирських поїздів за новими ознаками.

## Висновки

Після систематизації техніко-економічних показників роботи залізничних пасажирських перевезень і аналізу динаміки вартісних показників роботи залізничних пасажирських перевезень слід зробити загальний висновок, що при зниженні витрат на перевезення має знизитися їх збитковість та тарифи на перевезення. Розглянуто вплив цих досліджень на ефективність перевезень через визначення причин зниження ефективності пасажирського комплексу залізничного транспорту (ПКЗТ) України. У подальшому ці дослідження дозволять обґрунтувати раціональні зони ефективного курсування окремих сучасних пасажирських поїздів різних видів сполучень. Тоді за допомогою вартісних техніко-економічних показників слід класифікувати ці пасажирські поїзди за новими ознаками.

Таким чином існує необхідність в побудові економічно обґрунтованої класифікації пасажирських поїздів, що буде сприяти підвищенню ефективності використання пасажирських поїздів і їх конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

## БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Богомолова, Н. І. Ефективність транспортного виробництва: сутність, зміст і форми / Н. І. Богомолова // Зб. наук. пр. Київ. ун-ту економіки і технологій транспорту. Сер. «Економіка і управління». – К.: КУЕТТ, 2003. – № 3. – С. 22 – 28.
2. Пастух, О. В. Аналіз сучасних підходів до визначення економічної ефективності виробничої діяльності підприємств/ О. В. Пастух // Проблема підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. пр. – 2007. – Вип. 15. – С. 51 – 60.
3. Концепція Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005–2015 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main>.
4. Концепція комплексної Програми розвитку залізничного транспорту України на 2007–2020 рр. – К. : ДНДЦ УЗ, 2009. – 257 с.
5. Державна програма реформування залізничного транспорту на 2008–2015 роки: затв.: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006р. № 651-р. / Кабінет Міністрів України. – К., 2006 – 20 с.
6. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях та підсобно-допоміжній діяльності пасажирського господарства за 2005–2006 р./ Державна адміністрація залізничного транспорту України. Укрзалізниця. Головне пасажирське управління. – К., 2006 – 140 с.
7. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях та підсобно-допоміжній діяльності пасажирського господарства за 2006–2007 р. / Державна адміністрація залізничного транспорту України. Укрзалізниця. Головне пасажирське управління. – К., 2007 – 138 с.
8. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях та підсобно-допоміжній діяльності пасажирського господарства за 2007–2008 р. / Державна адміністрація залізничного транспорту України. Укрзалізниця. Головне пасажирське управління. – К., 2008 – 139 с.
9. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях та підсобно-допоміжній діяльності пасажирського господарства за 2008–2009 р. / Державна адміністрація залізничного транспорту України. Укрзалізниця. Головне пасажирське управління. – К., 2009 – 142 с.
10. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях та підсобно-допоміжній діяльності пасажирського господарства за 2009–2010 р. / Державна адміністрація залізничного транспорту України. Укрзалізниця. Головне пасажирське управління. – К., 2010 – 141 с.
11. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях та підсобно-допоміжній діяльності пасажирського господарства за 2010–2011 р. / Державна адміністрація залізничного транспорту України. Укрзалізниця. Головне пасажирське управління. – К., 2011 – 140 с.
12. Гречко, А. В. Управління корпоративною трансформацією в системі залізничного транспорту України: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / А. В. Гречко. – К. : Видання Нац. техн.ун-ту України «Київський політехнічний інститут», 2009.
13. Гудков, О. М. Організаційно-економічний розвиток пасажирського комплексу залізничного транспорту України на основі системного підходу : дис. ... канд. екон. наук: 08.00.03/ О. М. Гудков. – Х. : УкрДАЗТ, 2009. – 178 с.

А. А. МАТУСЕВИЧ<sup>1\*</sup>

<sup>1\*</sup>Каф. «Учет, аудит и интеллектуальная собственность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38 (056) 373 15 04, эл. почта alex\_m73@meta.ua

## СТОИМОСТНЫЕ ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

**Цель.** Поиск средств обоснования определения рациональных зон эффективного курсирования отдельных современных пассажирских поездов разных видов сообщений. **Методика.** Систематизация технико-экономических показателей работы железнодорожных пассажирских перевозок, анализ динамики стоимостных показателей и определение их воздействия на эффективность этих перевозок через определение причин снижения эффективности пассажирского комплекса железнодорожного транспорта (ПКЗТ) Украины. **Результаты.** По результату анализа динамики стоимостных технико-экономических показателей установлены неэффективность железнодорожных пассажирских перевозок, причины ее снижения и последствия убыточности. **Научная новизна.** Внедрение рациональных зон эффективного курсирования отдельных современных пассажирских поездов разных видов сообщения связано с учетом анализа динамики стоимостных технико-экономических показателей работы железнодорожных пассажирских перевозок. **Практическая значимость.** Внедрение рациональных зон эффективного курсирования отдельных современных пассажирских поездов разных видов сообщений с помощью стоимостных технико-экономических показателей предоставит возможность построить новую классификацию пассажирских поездов по новым признакам.

*Ключевые слова:* показатель; эффективность; убыточность; стоимостный; пассажирский; движение; перевозка; железная дорога

А. А. MATUSEVICH<sup>1\*</sup>

<sup>1\*</sup>Department «Accounting, auditing and intellectual property» of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan Str., 2, Dnepropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (056) 373 15 04, e-mail alex\_m73@meta.ua

## COST TECHNICAL AND ECONOMIC INDEXES AND EFFICIENCY OF RAIL PASSENGERS TRANSPORTATION

**Purpose.** Search of facilities in order to ground the determination of rational areas of the effective plying of separate modern passenger trains of different communication types. **Method.** Systematization of technical and economic indexes of work of railway passenger transportations, analysis of dynamics of cost indexes and determination of their affecting on efficiency of these transportations through determination of reasons of decline of efficiency of passenger complex of railway transport (PKZT) of Ukraine. **Results.** On the result of analysis of dynamics of cost technical and economic indexes the uneffectiveness of railway passenger transportations, reasons of their decline and consequences of unprofitableness are set. **Scientific novelty.** Introduction of rational areas of the effective plying of separate modern passenger trains of different communication types is taking into account the analysis of dynamics of cost technical and economic indexes of work of railway passenger transportations. **Practical meaningfulness.** Introduction of rational areas of the effective plying of separate modern passenger trains of different communication types by cost technical and economic indexes will give possibility to build new classification of passenger trains on new signs.

*Keywords:* index; efficiency; unprofitableness; cost; passenger; motion; transportation; railway

Надійшла до редколегії 08.09.2013.  
Прийнята до друку 10.09.2013.