

УДК 657. 48І. М. АКСЬОНОВ¹, К. М. РАЗУМОВА^{2*}¹Каф. менеджменту та туризму, Національний транспортний університет, вул. Суворова, 1, Київ, Україна, 01035, тел. (097) 703-31-16, ел. пошта aksell73@ukr.net^{2*}Каф. «Облік і аудит», Державний економіко-технологічний університет транспорту, вул. Лукашевича, 19, Київ, Україна, 01032, тел. (044) 591-51-08, ел. пошта ons@ua.fm**НОВІ ПІДХОДИ ЩОДО ОЦІНЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ДАЛЕКОМУ СПОЛУЧЕННІ**

Мета. Проаналізувати сучасні показники оцінювання ефективного функціонування пасажирських перевезень в далекому сполученні й запропонувати нові, що дозволяють оцінити результати виконання перевезень – основної продукції транспорту. **Методика.** Для розв'язання задач такого класу в роботі запропоновано застосувати системний підхід для оцінки результатів виконання перевезень – основної продукції транспорту, і прийняття економічно обґрунтованих рішень. **Наукова новизна.** Запропоновані показники дозволяють оцінити не тільки технологічну діяльність транспортних суб'єктів господарювання пасажирського комплексу, але й враховувати функції, якими наділили той чи інший рівень управління для складної системи «пасажирський комплекс».

Ключові слова: продуктивність вагона; перевізні ресурси; доходи; витрати.

Постановка проблеми

Сучасні показники оцінки роботи транспортних суб'єктів господарювання пасажирського комплексу далекого сполучення не можна вважати основними результуючими, тому що з їхньою допомогою можна оцінити, швидше за все, технологічну діяльність транспортних суб'єктів господарювання й лише частково. Це один із факторів, який, безумовно, слід враховувати під час економічної оцінки діяльності пасажирського комплексу в далекому сполученні. Але ним не можна обмежуватися при аналізі й оцінці результатів виконання перевезень – основної продукції транспорту, і прийнятті управлінських економічно обґрунтованих рішень, які орієнтують складну систему – пасажирський комплекс і його підприємства (його складові як системи) на досягнення ефективного функціонування пасажирських перевезень у далекому сполученні і розвиток організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблемами підвищення оцінки діяльності пасажирських перевезень займалися такі вчені,

як: А.П. Абрамов, В.І. Белов, В.Г. Галабурда, Ю.Ф. Кулаєв та інші. Ними розроблено низку показників для оцінювання роботи транспортних суб'єктів господарювання пасажирського комплексу в далекому сполученні. Але розвиток ринкових відносин і загострення конкуренції між видами транспорту в боротьбі за потенційних пасажирів диктує необхідність впровадження нового підходу щодо оцінювання роботи пасажирського комплексу в далекому сполученні.

Викладення основного матеріалу

Виконаний аналіз результатів діяльності основних складових складної системи «пасажирський комплекс» – залізничної компоненти дозволив визначити недоліки діючої системи показників і потреби в оцінці фінансових результатів.

У першу чергу, необхідно визначити особливості «відправлення пасажирів» у далекому сполученні, а саме [1,2]:

- у сучасних умовах при динамічному попиті на пасажирські перевезення і спаді їх обсягів вони є збитковими, тому компенсація збитків від пасажирських перевезень враховується в складовій вантажних тарифів;

- не враховуються зміни умов перевезень, які впливають на доходи (зміни швидкості, комфортності, дальності перевезень й ін.);

- такі особливості не можна враховувати в разі зміни структури пасажиропотоку й структури перевезень, а також для визначення змін доходів від цього.

Діюча система показників у далекому сполученні знижує якість і результативність порівняльного аналізу ефективності використання вагонів пасажирського парку залізниць України, у тому числі швидкісних електропоїздів. Крім того, у зв'язку з реформуванням галузі буде також реформована система управління пасажирського комплексу й система управління вагонними парками, тому що для перевезення пасажирів можуть використовуватися як власні вагони, так і вагони приватних перевізників.

У нових умовах господарювання в Україні виникає потреба в перегляді в ієрархічній структурі основних показників далекого сполучення. Для цього необхідно застосовувати системний підхід і виконувати системний аналіз, щоб з достатньою точністю оцінювати рівень керування й фінансово-економічні результати від пасажирських перевезень, незалежно від форм власності рухомого складу. При цьому потрібно враховувати умови функціонування як економічної системи України в цілому, так і суб'єктів господарювання пасажирського комплексу, які кардинально змінилися.

Для цього необхідно, насамперед, відмовитися від багатьох номенклатурних статей застарілої системи статистичного обліку й звітності, абсолютизації існуючих «затверджуваних», ніким не затребуваних, малоефективних, безперспективних показників або перевести їх у розряд розрахункових і підвищити значущість нових, сучасних показників, які є більш ефективними.

Необхідно також кардинально змінити систему статистичного обліку й звітності, затвердивши лише ті показники, які відповідають сучасним умовам формування, ефективного функціонування й розвитку економіки України в цілому і пасажирського комплексу зокрема [4]. Це дозволить більш точно оцінювати ефективність фінансово-економічної діяльності пасажирського комплексу як системи, його компонент – суб'єктів господарювання і ухвалювати більш ефективні рішення при прогнозуванні, плануванні й управлінні.

Наведені перехідні умови не слід сприймати як вимогу негайної заміни діючої системи показників на нові, які відповідали б сучасним ринковим відносинам. У період розвитку ринкових відносин в Україні вони ще не сформувалися повною мірою, і на різних видах транспорту форми власності ще остаточно не визначилися. Тому існуюча система показників не відмінюється, а розглядаються інші, в основному фінансово-економічні, зміни яких при системному підході, використанні його робочої методології – системного аналізу досліджуються разом з існуючими, в основному натуральними показниками, але не ізольовано один від іншого, а з урахуванням їх взаємного впливу, тобто враховуються не тільки їх кількісні зміни, але й зв'язки між ними, їх важливість в умовах розвитку ринкових відносин [5].

Доходи й витрати, а отже й прибуток, визначаються не тільки обсягами перевезень, але й роботою в пасажиро-кілометрах (рівнем доходів від них), а також платою за перевезення. Ці показники, у свою чергу, є проміжними й складними, тому що на них впливають інші, менш складні показники й фактори. Наприклад, зміни обсягів перевезень пасажирів і відповідно пасажиро-кілометри залежать від виду та ступеня конкуренції з іншими видами транспорту й перевізниками, співвідношення державного й приватного транспорту, використання транспортних засобів інших держав тощо. Плата за перевезення, крім факторів, які потрібно враховувати при загостренні конкурентної боротьби, великою мірою залежить від платоспроможності й життєвого рівня населення, а також від собівартості перевезень, а остання, у свою чергу, – від змін сукупності витрат по окремих статтях витрат, у яких кожний показник є менш складним, однак залежним від інших показників і факторів.

Труднощі полягають у тому, що для кожного ступеня менеджменту управлінського компонента (складової) досліджуваного комплексу – організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування перевезень в далекому сполученні, потрібно вчасно і досить обґрунтовано зупинитися на певному кроці диференціації результуючого показника.

Нові економічні показники можна використовувати й для інфраструктури залізничного транспорту. Однак необхідно, щоб як дохідна база враховувалися вагонна складова або різ-

ниця між нею і витратами на амортизацію, ремонтні роботи, техобслуговування, управління вагонним пасажирським парком у різних видах сполучень. Інакше кажучи, щоб прибуток і аналогічний показники стали критерієм економічної оцінки діяльності перевізників пасажирів – власників пасажирських вагонів.

Насамперед, слід звернути увагу на питомі витрати на один вагон пасажирського парку дальнього сполучення. Цей показник можна визначити шляхом розподілу суми доходів пасажирського комплексу Укрзалізниці від пасажирських перевезень різних видів сполучень у вагонах різних типів (D) на кількість таких вагонів робочого парку далекого сполучення (N_p):

$$\lambda = \frac{D}{N_p} \quad (1)$$

Такі показники будуть характеризувати інтенсивність використання пасажирських вагонів робочого парку, утому числі з обліком їх типів і поділом за приналежністю.

Щоб під час аналізу зіставляти показник у динаміці необхідне коректування на індекс зміни тарифів на пасажирські перевезення в далекому сполученні. При цьому потрібно враховувати, що уряд і державні адміністрації регіонів, як органи регулювання тарифів, можуть ухвалювати рішення щодо диференційованої зміни їх рівня для вагонів загального парку пасажирського комплексу Укрзалізниці, власних і приватних перевізників.

Запропонований показник буде характеризувати експлуатаційну роботу організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень у далекому сполученні із економічної сторони, але не відображати сукупність управлінського впливу цього механізму за всіма видами діяльності. Тому для більш точного аналізу ефективності роботи організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень пропонується ввести показники доходів і прибутків на один вагон інвентарного пасажирського парку в далекому сполученні і на одного пасажиря (ПП). Це дозволить більш об'єктивно оцінити використання наявних основних фондів пасажирського комплексу, причому не тільки зайнятих в експлуатації, але й тих, що перебувають у ремонті й резерві.

Оскільки кінцевим показником ефективності поточної господарської діяльності пасажирського комплексу є прибуток, для її диференційованого визначення за типами і приналежністю вагонів у далекому сполученні необхідно розраховувати собівартість перевезень у кожному конкретному поїзді далекого й приміського сполучення, а також за типами вагонів.

Цей показник повинен визначатися при середніх фактичних значеннях населеності, коефіцієнта порожнього пробігу та інших експлуатаційних показників. У такому випадку в показнику прибуток буде враховуватися якісна складова роботи організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень в далекому сполученні.

Поряд з названими показниками пропонується визначати доходи і прибуток, розраховуючи сумарну населеність вагонів конкретного поїзда за такою формулою:

$$P = \frac{\sum_{i=1}^n D_{ie} + \sum_{i=1}^m D_{iy} - (E + O)}{\sum_{i=1}^n N_i}, \quad (2)$$

де D_{ie} – доходи від перевезень пасажирів у i -му типі вагона за встановленими тарифами; D_{iy} – доходи від додаткових послуг; E – експлуатаційні витрати на пасажирські перевезення; O – орендна плата; N_i – робочий парк вагонів i -го типу.

Порівняльну оцінку прибутковості різних операторів обчислюють за такими залежностями:

$$\omega = \frac{O}{\sum_{i=1}^m n}, \quad (3)$$

$$P = \frac{\sum \lambda_k n - (\sum \lambda_{mc} n S + E_t + O)}{N_{in} - N_o}, \quad (4)$$

де λ_k – ставки, які котируються операторами за надання пасажирських вагонів конкретного типу, у перерахуванні грн/вагон; λ_{mc} – діюча тарифна ставка за пробіг ненаселених вагонів (власник орендованих) конкретного типу; nS – пробіг ненаселених (порожніх) пасажирських вагонів у далекому сполученні; E_t – поточні витрати власників пасажирських вагонів конкрет-

ного типу, включаючи амортизацію, технічне обслуговування, ремонт і витрати на управлінський апарат, податок на майно; O – орендна плата, грн; N_{in} – інвентарний парк пасажирських вагонів у далекому сполученні; N_o – кількість вагонів приватних операторів.

Як видно з формули (4), показник прибутковості, що являє собою продуктивність пасажирських вагонів у далекому сполученні у вартісному вимірі, залежить від населеності вагона. Тому доцільно включити до функції пасажирських підрозділів залізниць, як і інших операторів рухомого складу, регулювання пасажирського парку. Ймовірно, що з урахуванням комерціалізації оцінки використання пасажирських вагонів у далекому сполученні повинні певною мірою змінюватися й методи управління парком пасажирських вагонів.

Для частково виділених пасажирських вагонів різного типу комерційного парку показник прибутковості можна визначити за формулою

$$c = \frac{D_{вл} + D_{vlo} + D_{pin} + D_{зб} - (E + O)}{N_i}, \quad (5)$$

де $D_{вл}$ – доходи від перевезення пасажирів за тарифами, установленими для власних вагонів, а також за їхній порожній пробіг; D_{vlo} – доходи від перевезення пасажирів власними пасажирськими вагонами різного типу й локомотивами; D_{pin} – доходи від перевезень пасажирів у вагонах різного типу інвентарного парку пасажирського комплексу Укрзалізниці й загального парку приватних вагонів; $D_{зб}$ – доходи за зборами за додаткові послуги у вагонах; E – експлуатаційні витрати пасажирського комплексу Укрзалізниці за перевезення в далекому сполученні; O – плата за використання вагонів у інших власників; N_i – робочий парк пасажирського комплексу Укрзалізниці різного типу.

Для досягнення мети керівники пасажирського комплексу й транспортної галузі повинні розуміти сутність і важливість системного підходу до оцінки організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування перевезень досліджуваного комплексу на підставі даних глибокого й точного системного аналізу як відповідального інструмента, за допомогою якого можна об'єктивно оцінити пропозиції щодо сум дотацій, компенсацій, податкових знижок і ін. При проведенні такого аналізу необхідно враховувати такі фактори й обставини: а) зростання цін на пальне, матеріали,

електроенергію й т.ін.; б) збільшення податків, неплатежів, бартеру й ін.; в) обмеження підвищення тарифів; г) пільги громадянам на проїзд пасажирськими поїздами; д) зношування рухомого складу до рівня, що перевищує економічну безпеку, і відсутність засобів на його поповнення й модернізацію.

Висновки

Для того щоб удосконалити організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень в далекому сполученні й діяльність пасажирського комплексу в цілому, забезпечити високий рівень фінансового стану його підприємств, організацій і залізничної галузі, необхідне використання можливостей одержання не тільки державних дотацій, але й доходів від збільшення обсягів транспортної продукції, у тому числі й перевізної роботи, насамперед, за рахунок підвищення якості й надійності транспортних послуг і зниження їх собівартості, поліпшення використання рухомого складу, підвищення продуктивності роботи, скорочення витрат різного роду ресурсів: матеріальних, енергетичних, людських, фінансових та ін. Необхідна корінна перебудова системи статистичного обліку й звітності для забезпечення належного обліку, аналізу й підвищення відповідальності працівників пасажирського комплексу на всіх рівнях ієрархічної структури управління. Потрібний також активний пошук нових методів організації й управління пасажирськими перевезеннями, які забезпечують зростання прибутковості, рентабельності функціонування й розвитку пасажирського комплексу згідно з вимогами, які виникають у новій економічній системі, що базуються на цивілізованих ринкових відносинах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамов, А.П. Зависимость расходов железных дорог от изменения объема работ [Текст] / А. П. Абрамов // Экономика железных дорог. – 1999. – № 8. – С. 7-13.
2. Бабаев, С.М. Нам только еще переучиться работать в реально рыночных условиях [Текст] / С. М. Бабаев // РЖД-партнер. – 2007. – № 20.
3. Галабурда, В.Г. Современные экономические оценки транспорта [Текст] / В. Г. Галабурда // Інноваційна економіка : всеукр. науково-

- виробничий журн.. – Тернопіль, 2013 – 5 (43).– С. 7-10.
4. Мазо, Л.О. Современные методы управления экономическими процессами на железнодорожном транспорте [Текст] / Л. О. Мазо. – Москва : МЭИ, 2000. – 268 с.
5. Микульский, А.А. Цели и задачи исследования проблемы экономической эффективности перевозок в собственном подвижном составе [Текст] /А. А. Микульский// Вестн. ВНИИЖТ. – 2005. –N 4.–С. 8-10.

И. М. АКСЕНОВ¹, Е. Н. РАЗУМОВА^{2*}

¹Каф. менеджмента и туризма, Национальный транспортный университет, ул. Суворова, 1, Киев, Украина, 01035, тел. (097) 703-31-16, эл. почта aksell73@ukr.net

^{2*}Каф. «Учет и аудит», Государственный экономико-технологический университет транспорта, ул. Лукашевича, 19, Киев, Украина, 01032, тел. (044) 591-51-08, эл. почта ons@ua.fm

НОВЫЕ ПОДХОДЫ ОТНОСИТЕЛЬНО ОЦЕНИВАНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ДАЛЬНОМ СООБЩЕНИИ

Цель. Проанализировать современные показатели оценки эффективного функционирования пассажирских перевозок в дальнем сообщении и предложить новые, позволяющие оценить результаты выполнения перевозок – основной продукции транспорта. **Методика.** Для решения задач такого класса в работе предложено использовать системный подход при оценке результатов выполнения перевозок – основной продукции транспорта и принятии экономически обоснованных решений. **Научная новизна.** Предложенные показатели позволяют не только оценить технологическую деятельность транспортных субъектов хозяйствования пассажирского комплекса, но и учитывать функции, которыми наделен тот или иной уровень управления для сложной системы «пассажирский комплекс».

Ключевые слова: производительность вагона; перевозочные ресурсы; доходы; расходы.

I. M. AKSENOV¹, K. N. RAZUMOVA^{2*}

¹Dep. «Management and tourism», National Transport University, Suvorova st., 1, Kyiv, Ukraine, 01035, tel. (097) 703-31-16 e- mail aksell73@ukr.net

^{2*}Dep. «Accounting and audit», The State Economic-Technological Transport University, Lukashevich st., 19, Kyiv, Ukraine, 01032, tel. (044) 591-51-08, e- mail ons@ua.fm

NEW APPROACHES CONCERNING THE ASSESSMENT OF THE EFFECTIVE FUNCTIONING OF PASSENGER TRANSPORT IN LONG-DISTANCE COMMUNICATION

Purpose. To examine existing indicators for assessing the effective functioning of passenger transport in long-distance communication and to offer new, allowing to evaluate the performance of transport, the main products of transport. **Methods.** For solving problems of this class is proposed to use a systematic approach when evaluating the results of transport operations, the main products of transport and making economically sound decisions. **Scientific novelty.** The proposed indicators allow to evaluate not only the technological transport activity of economic entities of passenger transport, but also take into account the functions vested in one or another level of control for complex systems "passenger terminal".

Keywords: car productivity; transportation resources; income; expenses.

Надійшла до редколегії 01.10.2015.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, доц. Гненним О. М. та д-ром екон. наук, доц. Міщенком М. І.