

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

МОМОТ АЛЛА ВОЛОДИМИРІВНА

УДК 656.224.027-185.4(477)

**ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИСОКОШВИДКІСНИХ ПАСА-
ЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Дніпропетровськ – 2014

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна Міністерства освіти і науки України

Науковий керівник – доктор економічних наук, професор
Бараш Юрій Савелійович,
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка
В. Лазаряна, завідувач кафедри обліку, аудиту
та інтелектуальної власності.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Дикань Володимир Леонідович,
Українська державна академія залізничного
транспорту, завідувач кафедри економіки
та управління виробничим і комерційним бізнесом;

доктор економічних наук, професор
Аксьонов Іван Михайлович,
Національний транспортний університет,
професор кафедри менеджменту і туризму

Захист відбудеться «26» вересня 2014 р. о 15 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 08.820.03 Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за адресою: 49010, м. Дніпропетровськ, вул. Лазаряна, 2, ауд. 314.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за адресою: 49010, м. Дніпропетровськ, вул. Лазаряна, 2, ауд. 262.

Автореферат розісланий «22» серпня 2014 року.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

Т. В. Полішко

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Протягом кількох років в Україні експлуатуються швидкісні пасажирські поїзди типу «Інтерсіті+», але поки що їх курсування не можна назвати ефективним, оскільки цей рух не є масовим. Перехід на перевезення пасажирів поїздами «Інтерсіті+» стримується наявною кількістю швидкісних поїздів, незручним графіком їх курсування, високою вартістю проїзду й значною тривалістю поїздки в деякі міста України.

Перелічені фактори негативно впливають на впровадження швидкісного руху в Україні, знижуючи попит на користування такими поїздами на транспортному ринку пасажирських перевезень. Сучасний ринок пасажирських транспортних послуг потребує значної швидкості руху, оскільки пасажирів бажають подорожувати в межах України не більш як 6 годин з комфортом та низькою вартістю поїздки. Зараз сучасні залізничні швидкісні перевезення не відповідають таким вимогам і на деяких напрямках руху почали програвати літакам бюджетних компаній та автобусам класу люкс.

Для відвоювання на ринку пасажирських транспортних послуг своєї ніші Українська залізнична швидкісна компанія мусить позбутися вказаних недоліків, а Укрзалізниця – реконструювати залізничну інфраструктуру для курсування поїздів зі швидкостями до 200 км/год, що потребує значних коштів.

Для подальшого підвищення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень та витіснення на деяких напрямках руху авіаційного транспорту в Україні необхідно побудувати ізольовані магістралі для руху поїздів зі швидкістю 300–350 км/год, включити українську високошвидкісну мережу у євразійський транспортний простір та залучити для будівництва високошвидкісних магістралей (ВШМ) приватний капітал, оскільки держава сама не в змозі виділити такі кошти.

Проблемою підвищення швидкості пасажирських залізничних перевезень в Україні останнім часом займалися науковці Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна А. А. Босов, І. П. Корженевич, Ю. С. Бараш, О. М. Гненний, М. Б. Курган, М. В. Гненний, Української державної академії залізничного транспорту В. Л. Дикань, Ю. В. Єлагін, М. О. Єр'оміна, А. О. Дергаусова, Н. Г. Челядінова та Державного економіко-технологічного університету транспорту Ю. Ф. Кулаєв, Є. М. Сич, І. М. Аксьонов, В. П. Гудкова, О. М. Гудков, О. О. Карась та ін. Але комплексні наукові дослідження щодо визначення економічної доцільності будівництва та експлуатації високошвидкісних магістралей в Україні поки не виконувалися.

У багатьох країнах світу високошвидкісний рух за тривалий час уже довів свою економічну ефективність. В Україні це питання обговорюється з 2002 року, але так і не визначена доцільність його впровадження, оскільки потребують удосконалення закордонні методики розрахунку перспективної мобільності населення України з урахуванням транзиту, кількості пасажирів, які будуть користуватися високошвидкісним рухом, оптимальних зон курсування вказаних поїздів. Тому актуальним завданням сьогодення є розробка теоретико-методологічних підходів і практичних рекомендацій щодо визначення економі-

чної ефективності високошвидкісних пасажирських перевезень з урахуванням транзитного потенціалу України. Саме вказана проблема є метою цього дисертаційного дослідження

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертаційна робота виконана відповідно до положень таких програмних документів: Державної цільової програми реформування залізничного транспорту України на 2010–2019 роки, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390; Постанови Кабінету Міністрів України від 26.10.2011 № 1106 «Про внесення змін до Постанови Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 р. № 1390»; Транспортної стратегії України на період до 2020 року, затвердженої Кабінетом Міністрів України розпорядженням від 20 жовтня 2010 року № 2174; Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 року № 4442-IV; Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» від 23 лютого 2012 року № 4443-IV.

Основні положення дисертаційної роботи були використані в ініціативній науково-дослідній роботі «Ефективність впровадження в Україні швидкісних та високошвидкісних поїздів» (реєстраційний номер 0114U002414, 2014 рік) та в бюджетній фундаментальній науково-дослідній роботі «Розробка наукових основ і техніко-економічне обґрунтування етапів впровадження швидкісного й високошвидкісного руху поїздів в Україні» (номер державної реєстрації НДР 0114U002549).

Мета і завдання дослідження. *Метою дисертаційної роботи є обґрунтування теоретико-методичних підходів та розробка практичних рекомендацій щодо визначення економічної ефективності високошвидкісних пасажирських перевезень з урахуванням транзитного потенціалу України.*

Мета дослідження зумовила розв'язання таких завдань:

- провести аналіз діяльності швидкісних пасажирських залізничних перевезень в країнах світу та теоретичних підходів щодо визначення їх економічної ефективності;
- удосконалити науковий підхід для проведення аналізу ефективності функціонування швидкісних поїздів на окремих напрямках руху, що дозволить визначати їх реальну рентабельність або збитковість та впровадити заходи щодо підвищення ефективності їх курсування;
- удосконалити методичний підхід до визначення раціональних зон курсування швидкісних та високошвидкісних поїздів;
- розвинути класифікацію основних факторів, що сприяють підвищенню мобільності населення та ефективності курсування швидкісних та високошвидкісних перевезень;
- обґрунтувати методичні засади оцінювання прогностичної середньої вартості поїздки пасажирів у швидкісному та високошвидкісному поїзді, що дозволить точніше визначати доходи пасажирської компанії;
- удосконалити методичний підхід щодо розрахунку перспективних обсягів

перевезень по високошвидкісній магістралі з урахуванням середньої рухливості населення, терміну поїздки та коефіцієнта, що враховує додатково частоту поїздки пасажирів на заданій ділянці;

– розвинути науковий підхід щодо визначення економічної ефективності будівництва та експлуатації високошвидкісних магістралей в Україні з урахуванням конкурентних переваг та впливу зовнішніх факторів на діяльність компанії.

Об’єкт дослідження – процес забезпечення економічної ефективності високошвидкісних пасажирських залізничних перевезень в Україні.

Предмет дослідження – сукупність теоретичних, методичних та практичних підходів до визначення економічної ефективності пасажирських високошвидкісних перевезень в Україні.

Методи дослідження. Теоретичну та методологічну основу дисертаційного дослідження становлять: діалектичний підхід до розгляду економічних явищ і суперечностей; системний аналіз проблем забезпечення конкурентоспроможності транспортної галузі у сфері пасажирських залізничних перевезень; теоретичні положення економічної науки в галузі ефективності перевезень та ринкової трансформації економіки. Для вирішення поставлених завдань в дисертаційній роботі використовувалися системний підхід і такі методи досліджень:

– математичної статистики – для обробки статистичних даних роботи Української залізничної швидкісної компанії за звітний період;

– математичного аналізу – для визначення закономірностей роботи Української залізничної швидкісної компанії у звітному періоді;

– спостереження, деталізації, групування та узагальнення – для аналізу діяльності швидкісних пасажирських перевезень;

– прийняття рішень та стратегічного планування – для виконання наукових досліджень стосовно визначення економічної доцільності розвитку швидкісних перевезень та будівництва високошвидкісних магістралей;

– математичного програмування – для вирішення задач інвестування, етапності структурної реформи, зниження збитковості швидкісних пасажирських перевезень;

– «тяжіння» – для прогнозування кількості потенціальних пасажирів між окремими містами полігона високошвидкісної магістралі;

– концепція маржинального доходу – для визначення беззбитковості високошвидкісних пасажирських перевезень;

– теорія «конкурентних переваг» Портера – для визначення місця високошвидкісних пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в теоретичному та методичному обґрунтуванні нових підходів до визначення економічної ефективності пасажирських швидкісних та високошвидкісних залізничних перевезень в Україні, а саме:

удосконалено:

– науковий підхід до виконання аналізу роботи Української залізничної швидкісної компанії, який відрізняється від існуючого визначенням реальної частки витрат інфраструктури на базі форми 10 зал з урахуванням зносу заліз-

ничної колії від швидкісних поїздів, що дозволить правильно визначати вартість пасажирських перевезень поїздами «Інтерсіті»;

– методичні засади оцінювання прогнозованої середньої вартості поїздки пасажира у швидкісному та високошвидкісному поїзді, які відрізняються від існуючих урахуванням коефіцієнта підвищення вартості проїзду в пасажирському поїзді залежно від його швидкості, значення якого для швидкостей руху до 140 км/год приймалося відповідно до діючої схеми побудови тарифів, для інших швидкостей – прогнозувалося з урахуванням європейського досвіду, що дозволить точніше визначати доходи пасажирської компанії;

– методичний підхід щодо розрахунку перспективних обсягів перевезень по високошвидкісній магістралі, який відрізняється від європейського, запропонованого французькою компанією «SYSTRA», оскільки дозволяє додатково врахувати транзитний потік пасажирів через Україну, розподілити пасажирів по окремих ділянках пропорційно кількості населення міст, що входять у високошвидкісну магістраль, з урахуванням рухливості населення, терміну поїздки та коефіцієнта, що враховує додатково частоту поїздки пасажирів на заданій ділянці залежно від її призначення (відрядження, пересадка на літак, відпочинок та ін.);

– науковий підхід щодо визначення економічної ефективності будівництва та експлуатації високошвидкісних магістралей, що на відміну від існуючого уточнює принципи визначення вартості її будівництва, розрахунок кількості одиниць рухомого складу, оптимізує розрахунки доходів та витрат в контексті конкурентних переваг та впливу зовнішніх факторів на діяльність компанії, що дозволить підвищити обґрунтованість управлінських рішень та економічну ефективність функціонування високошвидкісних перевезень.

Набули подальшого розвитку:

– класифікація основних факторів, що сприяють підвищенню мобільності населення України, за рахунок включення нових ринкових та демографічних факторів, які дозволяють точніше прогнозувати рухливість населення в Україні на прогнозні роки й підвищити ефективність курсування швидкісних та високошвидкісних перевезень;

– методичний підхід до визначення раціональних зон курсування швидкісних та високошвидкісних поїздів, який відрізняється від існуючого урахуванням таких додаткових факторів, як: стан залізничної інфраструктури та можливість її реформування; транзитний потенціал країни в пасажирському русі; стан економіки та економічного потенціалу країни; привабливість інвестиційного клімату; платоспроможність різних прошарків населення; попит на користування залізничним транспортом; стан культури населення, що дозволить підвищити ефективність впровадження та експлуатації швидкісних та високошвидкісних поїздів;

Практичне значення отриманих результатів полягає в їх використанні для управління ефективністю швидкісних та впровадження високошвидкісних пасажирських перевезень в Україні, а саме:

– розроблена методика визначення оптимальних зон курсування швидкісних поїздів та беззбиткової вартості проїзду. Вказана методика дозволила розрахувати фактичну рентабельність або збитковість окремих поїздів «Інтерсіті+» і визначати напрямки впливу на їх населеність, доходи або витрати з метою ліквідації збитковості (акт впровадження від 14 травня 2014 року, виданий Українською залізничною швидкісною компанією);

– розроблена методика розрахунку перспективних обсягів перевезень по високошвидкісній магістралі, яка дозволяє розподілити пасажирів по окремих ділянках пропорційно кількості населення міст, що входять у високошвидкісну магістраль, з урахуванням: середньої рухливості населення, терміну поїздки, коефіцієнта частоти поїздки пасажирів на заданій ділянці та транзитного потоку пасажирів через Україну (акт впровадження від 15 травня 2014 року, виданий ДНУЗТ);

– удосконалена методика щодо визначення економічної ефективності будівництва та експлуатації високошвидкісних магістралей в Україні, що уточнює принципи визначення вартості їх будівництва, кількості одиниць рухомого складу, оптимізує розрахунки доходів та витрат в контексті конкурентних переваг та впливу зовнішніх факторів на діяльність компанії (акт впровадження від 15 травня 2014 року, виданий ДНУЗТ);

Окремі положення дисертаційної роботи були використані здобувачем у навчальному процесі для проведення практичних занять з дисциплін «Управління конкурентоспроможністю», «Управління змінами» та в ході виконання дипломних робіт у Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (акт впровадження від 15 травня 2014 року).

Особистий внесок здобувача. Сформульовані в роботі наукові результати, висновки, рекомендації й пропозиції, а також поняття належать особисто автору і є його науковими розробками. Дисертація є самостійно виконаною науковою працею, у якій автором особисто розроблено наукові положення, методичні підходи та практичні рекомендації щодо удосконалення управління залізничними пасажирськими перевезеннями. З наукових праць, що виконані у співавторстві, у дисертації використані тільки ті положення та ідеї, які є результатом власної роботи здобувача. У наукових працях, які надруковані у співавторстві, особистий внесок автора наведено нижче.

Апробація результатів дисертації. Основні положення дисертаційної роботи доповідалися: на Шостій міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ-2012», м. Судак, жовтень 2012 року; XI Міжнародній науковій конференції «Проблеми економіки транспорту», яка проходила в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна у 2013 році; Дев'ятій науково-практичній міжнародній конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України», яка проходила в Українській державній академії залізничного транспорту, м. Харків, 2013 рік; Сьомій міжнародній науково-

практичній конференції «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ-2013», м. Судак, жовтень 2013 року; XII Міжнародній науковій конференції «Проблемы экономики транспорта», яка проходила в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна у 2014 році.

Публікації. Результати дисертаційних досліджень опубліковані у 12 друкованих працях, у тому числі 5 статей у фахових збірниках наукових праць (у тому числі 3 у співавторстві та 2 статті в наукометричних виданнях), 1 стаття у інших збірниках наукових праць (у співавторстві) та 6 у тезах доповідей наукових конференцій (у тому числі 3 у співавторстві). Загальний обсяг наукових статей – 3,7 ум. друк. арк., з яких особисто автору належить 3,1 ум. друк. арк.

Структура й обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, чотирьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг роботи – 192 сторінок, обсяг основного тексту – 151 сторінки, у тому числі 23 таблиці, 44 рисунки, вступ на 10 сторінках, висновки на 3 сторінках, список використаних джерел, який включає 207 найменувань, та 3 додатки на 11 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертаційного дослідження, подано зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, сформульовано мету та завдання, об'єкт, предмет, методи дослідження, розкрито наукову новизну, теоретичне та практичне значення отриманих результатів, особистий внесок здобувача, наведено дані щодо апробації результатів дисертації, публікацій та структури роботи.

У першому розділі «**Теоретичні та методичні аспекти ефективності впровадження високошвидкісних пасажирських перевезень**» розглянуто сутність економічного поняття «швидкість руху пасажирських поїздів», досліджено розвиток швидкісного та високошвидкісного пасажирського залізничного руху в країнах світу, зроблено аналіз науково-дослідних робіт та наукових праць щодо розвитку швидкісного та високошвидкісного руху в Україні, обґрунтовано необхідність впровадження високошвидкісного руху в Україні.

Для оптимального вирішення проблеми підвищення швидкості руху пасажирських поїздів було досліджено теоретичне та методологічне визначення поняття «швидкість руху пасажирських поїздів» з позиції категорій «конкурентоспроможність», «ефективність» та «термін активного життя». Автор пропонує таке її визначення: швидкість пасажирських перевезень – це категорія (якість послуги), що позитивно впливає на термін активного життя людини (пасажира) та суттєво підвищує конкурентоспроможність і ефективність функціонування пасажирського залізничного транспорту (рис. 1).

У дисертаційній роботі визначено, що швидкість руху пасажирських поїздів має суттєвий вплив на ступінь рухливості населення країни (підвищення терміну активного життя людини), конкурентоспроможність пасажирських залізничних перевезень та на ефективність діяльності пасажирського господарства Укрзалізниці й приватних операторських компаній.



Рисунок 1 – Вплив швидкості руху пасажирських поїздів на пасажира та діяльність залізничного транспорту

Досліджено використання високошвидкісного руху в країнах світу. Вперше регулярний рух високошвидкісних поїздів (ВШП) було розпочато в 1964 році в Японії. У 1981 році ВШП стали курсувати у Франції, а потім у більшості країн Східної Європи і Великобританії. Сучасні високошвидкісні поїзди розвивають швидкість від 250 до 400 км/год, а на випробуваннях розганяються до 560–580 км/год. Завдяки швидкості руху вони складають потужну конкуренцію іншим видам транспорту, залишаючи при цьому такі якості пасажирських поїздів, як низька собівартість перевезень при великому обсягу пасажирообігу.

Після 1991 року проблему швидкісного та високошвидкісного руху в Україні в різні часи досліджували українські вчені та фахівці: В. Л. Дикань, Г. М. Кірпа, А. А. Босов, І. П. Корженевич, Ю. С. Бараш, О. М. Гненний, Н. Г. Челядінова та спеціалісти французької фірми «SYSTRA», але реалізовано прискорений рух пасажирських поїздів було лише у 2002 році. Це були поїзди з локомотивною тягою, які розвивали швидкість до 140 км/год і курсували на відстань не більше ніж 550 км. До чемпіонату Європи з футболу Укрзалізниця закупила швидкісні поїзди корейського виробництва «Hyundai Rotem» та чеського виробництва «Scoda». Це поїзди подвійного живлення, які розвивають швидкість до 160 км/год. За міжнародною класифікацією вони не належали до швидкісного руху, оскільки не могли розвинути швидкість 160-200 км/год або середню швидкість 140 км/год.

Майже всі розвинені країни світу впровадили або впроваджують швидкісний та високошвидкісний залізничний рух пасажирських поїздів, оскільки це єдина перспектива для задоволення потреб людини в подовженні терміну її активного життя. Швидкісний та високошвидкісний залізничний рух має певні переваги перед авіаційним та автомобільним транспортом, оскільки він більш надійний, комфортний, доступний та екологічний. Проблемою визначення економічної ефективності впровадження швидкісних перевезень в Європі займається французька фірма «SYSTRA», якою саме розроблені теоретичні, методичні та прак-

тичні підходи до вирішення цього питання. Будівництво та експлуатація вказаних залізничних магістралей в Україні суттєво відрізняються від їх впровадження в інших країнах світу, оскільки відбуваються в умовах економічної кризи, зубожіння населення, непослідовних рішень Уряду та відсутності бюджетних коштів. Для вирішення цих питань необхідно удосконалити існуючі методичні підходи до обґрунтування економічної доцільності впровадження високошвидкісних магістралей в Україні. Вирішення вказаних проблем знайшло своє відображення у наступних розділах дисертаційного дослідження.

У другому розділі роботи **«Аналіз стану й ефективності розвитку швидкісних пасажирських перевезень в Україні»** визначено місце швидкісного та високошвидкісного руху на ринку транспортних послуг, виконано аналіз пасажирських швидкісних перевезень в Україні, досліджено основні фактори, що впливають на підвищення мобільності населення та швидкості його подорожі, запропоновані принципи оптимізації швидкісних пасажирських залізничних перевезень та підвищення їх ефективності.

Сучасний ринок пасажирських транспортних послуг потребує значної швидкості руху, оскільки пасажирів бажать, щоб тривалість подорожі в межах України становила не більше 6 годин з комфортом та низькою вартістю поїздки. Сучасні швидкісні перевезення не відповідають таким вимогам і на деяких напрямках руху почали програвати літакам та автобусам класу люкс.

Для відвоювання швидкісними залізничними поїздами на ринку пасажирських транспортних послуг своєї ніші необхідно:

1. Знизити термін подорожі до 5-6 год, що відповідає комфортним умовам поїздки.
2. Реконструювати залізничну інфраструктуру для курсування поїздів зі швидкостями до 200 км/год.
3. Розширити мережу швидкісних поїздів для включення в неї основних обласних центрів та великих міст.
4. Оптимізувати величину тарифів з метою залучення на швидкісні перевезення додаткових пасажирів.

Для подальшого підвищення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг та витіснення на деяких напрямках руху авіаційного транспорту в Україні необхідно побудувати ізольовану високошвидкісну магістраль, а саме:

1. Запроектувати та побудувати в Україні розвинуту мережу високошвидкісного руху для курсування поїздів зі швидкостями 250-300 км/год.
2. Забезпечити на вокзалах та у швидкісних поїздах необхідний комфорт для пасажирів, зручні умови подорожі, безпеку руху та термін курсування не більше як 5-6 годин.
3. Включити українську високошвидкісну мережу у євразійський транспортний простір для можливості поїздки із середньою швидкістю руху не менше ніж 300-450 км/год.
4. Залучити для будівництва ВШМ приватний капітал.

З упровадженням ізольованої магістралі для організації високошвидкісного руху поїздів в Україні зона комфортного курсування пасажирів може досягти

відстані 1 200 км при середній швидкості руху 200 км/год, 1 500 км при середній швидкості руху 250 км/год і 1 800 км при середній швидкості руху 300 км/год.

При таких відстанях курсування високошвидкісних поїздів цим пасажирським рухом будуть охоплені всі обласні центри України та міста з населенням більше 300 тис. мешканців. При реалізації середніх швидкостей руху 350 км/год Україна буде включена у Європейську високошвидкісну залізничну мережу й пасажирів зможуть подорожувати в деякі європейські столиці, окремі міста Росії, Білорусі, Казахстану та Китаю. Дві останні країни будуть доступні для українців за умови будівництва трансконтинентальної високошвидкісної магістралі Лісабон–Шанхай, яку планують прокласти за рахунок приватних коштів країн Європи, України, Росії, Казахстану та Китаю.

Але вирішення цієї проблеми ускладнюється, з одного боку, політичними, економічними, соціальними, технічними й навіть міжнародними факторами, а з іншого – попитом на швидкісні та високошвидкісні перевезення, зубожінням населення, помилковою тарифною політикою Укрзалізниці та затриманням впровадження реформ на залізничному транспорті. Крім того, досі остаточно не визначено вплив швидкості руху на попит на пасажирські швидкісні та високошвидкісні залізничні перевезення. Подальші дослідження виконувалися в послідовності, яка наведена на рис. 2.

Станом на 01 січня 2014 року на теренах України курсують 10 швидкісних поїздів «Інтерсіті⁺», представлених рухомим складом корейського виробництва «Hyundai» (кількість місць у поїзді з 9 вагонів – 577) та двома поїздами «Інтерсіті» чеського виробництва «Шкода» (кількість місць у поїзді з 6 вагонів – 607). Максимальна швидкість обох видів рухомого складу становить 160 км/год. Найбільшим попитом користуються поїзди «Інтерсіті⁺», що курсують між Києвом та Харковом. На цьому напрямку курсує 3 швидкісні поїзди, які відправляються вранці, вдень та увечері. Середня населеність поїздів, що відправляються вранці та увечері, становить 75 %, в окремі дні населеність поїздів у напрямку на Київ коливається у межах 36-100 %, а у зворотному напрямку в межах 21-100 %. Така висока середня населеність поїздів між Харковом та Києвом пояснюється малим терміном поїздки (4 год 36 хв – 4 год 48 хв). Найменшим попитом користуються поїзди «Інтерсіті⁺», що курсують між Києвом та Донецьком. Середня населеність цих поїздів становить 35 %. Така низька середня населеність поїздів між Донецьком та Києвом пояснюється великим терміном поїздки – майже 7 годин.

Аналіз діяльності компанії у 2012-2014 роках показує, що основні доходи вона отримує від швидкісних перевезень, а її рентабельність становить 24-26 %.

У той же час значні платежі за відсотками за лізинг рухомого складу призводять до великих збитків, які сягають близько 33-35 % від загальної величини витрат. З вищесказаного випливає, що закупівля нових швидкісних поїздів типу «Hyundai» не дасть УЗШК ще багато років поспіль отримувати прибутки від своєї діяльності. Для часткового вирішення цієї проблеми компанія мусить припинити закупівлю швидкісних поїздів у Кореї й почати закупляти рухомий

склад виробництва Крюківського заводу.

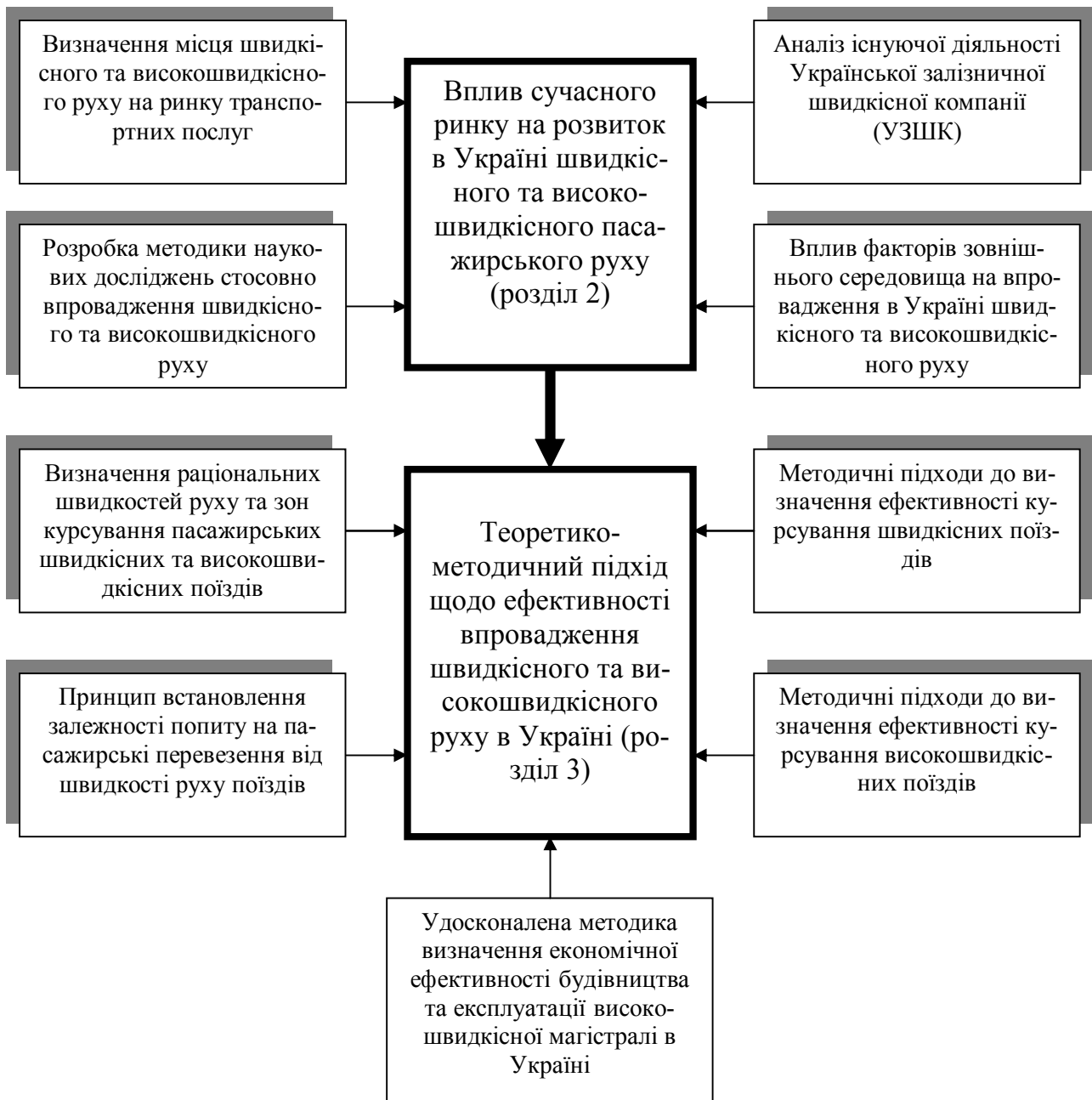


Рисунок 2 – Концептуальний підхід щодо визначення ефективності впровадження високошвидкісних перевезень в Україні

Другим фактором зниження збитковості пасажирських швидкісних перевезень можна запропонувати науково обґрунтовану заміну деяких малонаселених пасажирських поїздів, що курсують у межах 600-кілометрової відстані, на денні швидкісні поїзди «Інтерсіті⁺» вітчизняного виробництва.

Третім фактором зниження збитковості пасажирських швидкісних перевезень можна рекомендувати встановлення раціональної тарифної політики, яка дозволить їм конкурувати з авіаційними перевезеннями в межах України.

Значний інтерес становить визначення економічних показників діяльності швидкісних перевезень за перший квартал 2013 року (табл. 1), оскільки за даними 2013 року в цілому не вистачає частини звітних даних і протягом 2013 року вартість перевезень та витрати на утримання й ремонт рухомого складу кілька разів змінювалися. Крім того, поїзди кримського напрямку курсували всього кілька місяців, а один з поїздів Дніпропетровського напрямку почав курсувати до Запоріжжя.

Таблиця 1 – Розрахунок доходів та прибутку від перевезень пасажирів на кожному напрямку за перший квартал 2013 року виходячи із середньорічних даних

Найменування маршруту	Кількість перевезених пасажирів, чол.	Доходи від перевезень, тис. грн	Витрати на перевезення, тис. грн	Прибуток (збиток від перевезень), тис. грн	Рентабельність, %
Київ–Донецьк	112,13	22079,51	29704,69	-7625,18	-25,67
Київ–Харків	179,53	26298,84	13547,89	12750,95	94,12
Київ–Львів	45,7	7548,65	7767,49	-218,84	-2,82
Київ–Дніпропетровськ	117,08	18219,00	14076,93	4142,07	9,94
Разом	454,44	74146,00	65097,0	9049,00	13,90

Виконані в роботі дослідження показують, що мешканці України мають потребу у швидкісних та високошвидкісних перевезеннях, але реалізація цієї потреби стримується економічним станом країни, а саме: відсутністю інвестицій на розвиток швидкісного руху, небажанням Уряду України будувати високошвидкісну магістраль за приватні кошти, відсутністю техніко-економічних обґрунтувань доцільності розвитку швидкісного та будівництва високошвидкісного руху. Проблематичним є питання потреби населення у швидкісних та високошвидкісних перевезеннях при існуючій вартості проїзду у швидкісних поїздах та можливості користування високошвидкісним рухом за умови повільного зростання платоспроможності населення. На рис. 3 вказано основні фактори посилення мобільності населення в Україні за рахунок підвищення його життєвого рівня та організації пасажирських залізничних швидкісних та високошвидкісних перевезень.

На практиці вибір маршруту швидкісного поїзда визначається за умови відношення кінцевих станцій маршруту до столиці Києва та обласних центрів з найбільшою кількістю населення. При цьому недостатня увага приділяється терміну поїздки, який суттєво впливає на населеність та рентабельність конкретного поїзда.

Нижче запропоновано критерій для визначення ефективності функціонування швидкісного пасажирського поїзда на певному маршруті за умови прибутковості цих перевезень (1):

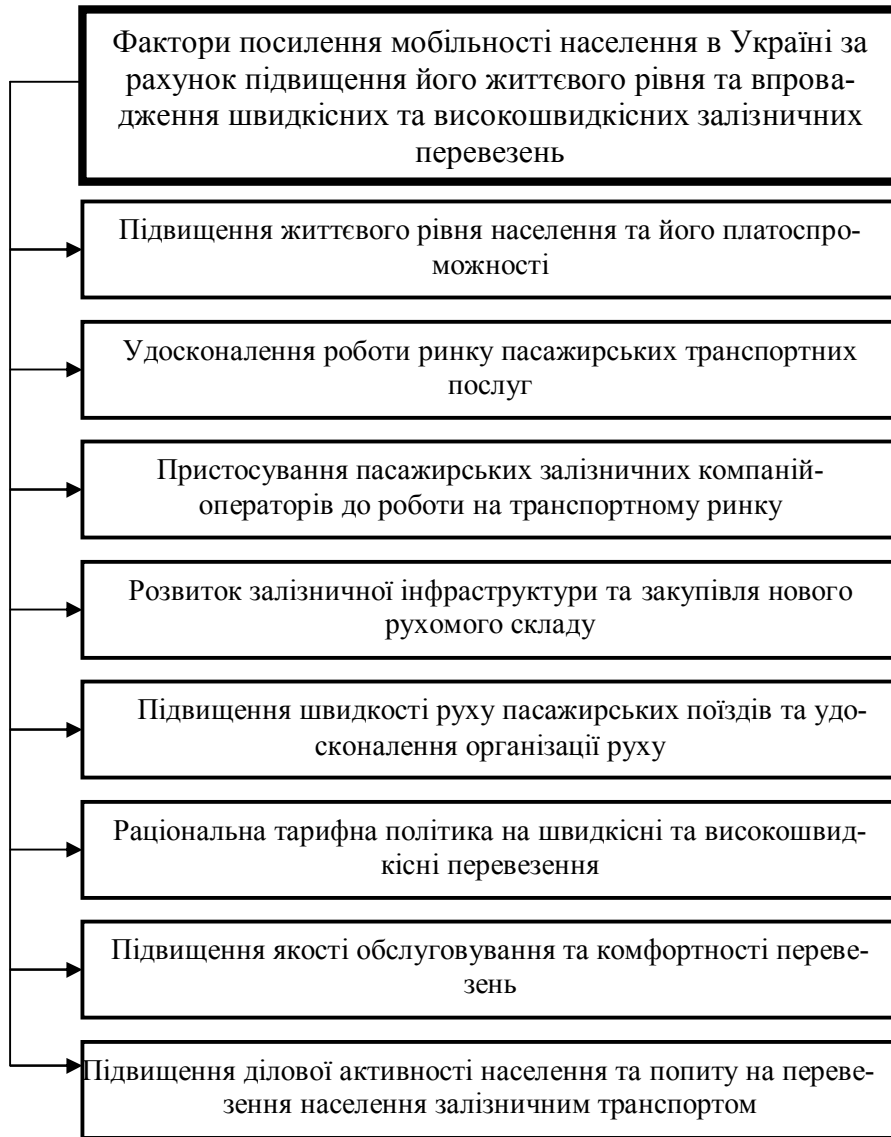


Рисунок 3 – Фактори підвищення мобільності населення України за рахунок організації пасажирських залізничних швидкісних та високошвидкісних перевезень

$$\Pi_{\text{м}} = D_{\text{м}} - B_{\text{м}}, \quad (1)$$

де $\Pi_{\text{м}}$ – прогнозний прибуток від перевезення пасажирів залізничним швидкісним поїздом на певному маршруті протягом певного періоду, тис. грн;

$D_{\text{м}}$ – прогнозні доходи від перевезення пасажирів залізничним швидкісним поїздом на певному маршруті протягом певного періоду, тис. грн;

$B_{\text{м}}$ – прогнозні витрати від перевезення пасажирів залізничним швидкісним поїздом на певному маршруті протягом певного періоду, тис. грн.

У свою чергу величина прогнозного доходу D_m визначається за формулою (2), а величина B_m за формулою (3):

$$D_m = \sum_{i=1}^n KPP_i \cdot C_i \cdot K_p \cdot K_{кон} \cdot K_{псн}, \quad (2)$$

$$B_m = L_m \cdot C_{пв} \cdot K_p, \quad (3)$$

де KPP_i – середня кількість перевезених пасажирів у поїзді на конкретному маршруті на i -й ділянці протягом визначеного звітного періоду, од.;

C_i – прогнозна середня вартість квитка на перевезення пасажирів на конкретному маршруті на i -й ділянці протягом визначеного періоду, грн;

K_p – прогнозна кількість рейсів, яку буде виконувати швидкісний поїзд на конкретному маршруті протягом певного періоду, рейс;

$K_{кон}$ – коефіцієнт, що враховує відношення середньої вартості проїзду пасажирів на конкретному напрямку в транспорті конкурента до середньої вартості проїзду в швидкісному поїзді, рази. Його величина для утворення конкурентного середовища не може бути більше 1,0;

$K_{псн}$ – коефіцієнт, що враховує відношення купівельної спроможності населення України в попередньому році до прогнозного року, рази;

n – кількість зупинок, які виконує швидкісний поїзд на маршруті, з урахуванням пункту призначення, од.;

L_m – протяжність маршруту конкретного швидкісного поїзда, км;

$C_{пв}$ – питомі витрати на курсування швидкісного поїзда за один рейс на заданому маршруті, тис. грн / км.

Далі необхідно визначити оптимальну протяжність маршруту швидкісного поїзда за умови беззбитковості пасажирських перевезень. Для цього слід прийняти $\Pi_m = 0$. У цьому разі формула (1) набуде вигляду (4):

$$\Pi_m = 0 = \sum_{i=1}^n KPP_i \cdot C_i \cdot K_p \cdot K_{кон} \cdot K_{псн} - L_m \cdot C_{пв} \cdot K_p. \quad (4)$$

Після перетворень формула для визначення L_m набуде вигляду (5):

$$L_m = \left(\sum_{i=1}^n KPP_i \cdot C_i \cdot K_p \cdot K_{кон} \cdot K_{псн} \right) / C_{пв} \cdot K_p. \quad (5)$$

Якщо проаналізувати формулу (5), то можна зробити висновок, що оптима-

льна відстань курсування швидкісного пасажирського поїзда напряму залежить від кількості перевезених пасажирів та цінової тарифної політики. У свою чергу кількість перевезених пасажирів у швидкісному русі напряму залежить від таких факторів: зручності та якості поїздки пасажирів; цінової тарифної політики; тарифної політики конкурентів; купівельної спроможності населення; середньої швидкості руху пасажирських поїздів і обернено пропорційна витратам на перевезення пасажирів. З цього можна зробити такий висновок: організація руху швидкісних поїздів на велику відстань економічно доцільна тільки після раціонального вирішення перерахованих вище факторів. В іншому випадку це призведе до зменшення кількості перевезених пасажирів та погіршення економічних показників.

У третьому розділі роботи **«Наукові підходи щодо визначення економічної ефективності високошвидкісного руху в Україні»** визначені раціональні швидкості руху та зони курсування пасажирських поїздів, розроблено принципи залежності попиту на перевезення від швидкості руху пасажирських поїздів, розроблені методичні підходи до визначення ефективності будівництва та експлуатації швидкісних та високошвидкісних магістралей, удосконалена методика визначення економічної ефективності будівництва та експлуатації високошвидкісних магістралей в Україні

У першому підрозділі набув подальшого розвитку методичний підхід до визначення економічної доцільності впровадження в країні швидкісних та високошвидкісних поїздів, який відрізняється від раніше запропонованих урахуванням таких факторів, як: існуючий стан залізничної інфраструктури та можливість її реформування; транзитний потенціал країни в пасажирському русі; стан економіки та економічний потенціал країни; привабливість інвестиційного клімату; платоспроможність різних прошарків населення; попит на користування залізничним транспортом; стан культури населення; комфортність та термін поїздки, що дозволить підвищити ефективність експлуатації швидкісних та впровадження високошвидкісних поїздів. Для встановлення математичної залежності вартості поїздки (ВП) у швидкісному пасажирському поїзді від різних швидкостей руху для середньозваженої дальності подорожі 600 км автором були виконані дослідження за формулами (6), (7), запропонованими доктором економічних наук О. М. Гненним з доробкою автора:

$$ВП = ДС_{\text{вш}} \cdot K_{\text{шв}} \cdot L_{\text{роз}}, \quad (6)$$

де $ДС_{\text{вш}}$ – середня дохідна ставка у високошвидкісному русі, розрахована за формулою (7), грн/пас.-км;

$K_{\text{шв}}$ – коефіцієнт підвищення вартості проїзду в пасажирському поїзді залежно від його швидкості. Значення цього коефіцієнта для швидкостей руху до 140 км/год приймалося відповідно до діючої схеми побудови тарифів, для інших швидкостей – прогнозувалося з урахуванням європейського досвіду;

$L_{\text{шв}}$ – розрахункова дальність поїздки, для якої визначається вартість квитків при різних швидкостях руху, прийнята 600 км.

$$DC_{виш} = DC_{пас} + \frac{Ц_{год}}{L_{ср}} \cdot (T_{пас} - T_{виш}), \quad (7)$$

де $DC_{виш}$ – середня дохідна ставка у високошвидкісному русі, грн/пас.-км;

$DC_{пас}$ – середня дохідна ставка у пасажирському русі, грн/пас.-км;

$Ц_{год}$ – оцінка часу пасажирів, грн./пас.-год.;

$L_{ср}$ – середня дальність перевезень у високошвидкісному русі, км;

$T_{пас}$ – середній час перебування пасажирів в дорозі на відстань, що дорівнює середній дальності перевезень у високошвидкісному русі, год;

$T_{виш}$ – середній час поїздки пасажирів у високошвидкісному русі на відстань, що дорівнює середній дальності перевезень у високошвидкісному русі, год.

Розрахунки виконувалися для різних швидкостей і зведені в табл. 2. Перші швидкості характеризують швидкі поїзди, другі – швидкісні, треті – високошвидкісні. Усі швидкості руху поїздів порівнювалися із середньою швидкістю звичайного пасажирського поїзда. Для розрахункової відстані розраховувалася економія часу подорожі.

Таблиця 2 – Прогнозна середня вартість поїздки пасажирів у швидкісному та високошвидкісному поїзді

Розрахункова швидкість пасажирського поїзда, км/год	Швидкість звичайного пасажирського поїзда, км/год	Приріст швидкості руху пасажирського поїзда, км/год	Економія терміну поїздки, год.	Існуюча дохідна ставка, в грн за 1 пас.-км	Приріст дохідної ставки, в грн за 1 пас.-км	Нова дохідна ставка без урахування коефіцієнта швидкості, в грн за 1 пас.-км	Коефіцієнт підвищення вартості поїздки залежно від швидкості поїзда	Нова дохідна ставка з урахуванням коефіцієнта швидкості, в грн за пас.-км	Середня вартість поїздки без ПДВ на 600 км, в грн
85	75	10	1,0	0,17	0,029	0,199	1,2	0,2388	143,28
100	75	25	2,0	0,17	0,058	0,228	1,4	0,3192	191,52
120	75	45	3,0	0,17	0,087	0,257	1,6	0,4112	246,72
150	75	75	4,0	0,17	0,115	0,285	2,0	0,57	342
200	75	125	5,0	0,17	0,144	0,314	2,5	0,785	471
250	75	175	5,6	0,17	0,162	0,332	3,0	0,996	597,6
300	75	225	6,0	0,17	0,174	0,344	3,5	1,204	722,4

З табл. 2 випливає, що вартість залізничного квитка без податку на додану вартість залежить не тільки від швидкості пасажирського поїзда, а й від коефіцієнта підвищення вартості поїздки, на величину якого впливає собівартість швидкісних перевезень, платоспроможність населення та соціальна спрямованість перевезень для деяких прошарків населення.

У роботі запропонована нова формула (8) для розрахунку перспективних обсягів перевезень по високошвидкісній магістралі, яка дозволяє не тільки врахувати транзитний потік пасажирів через Україну, а й розподілити пасажирів по окремих ділянках пропорційно кількості населення міст, що входять у

ВШМ, з урахуванням рухливості населення, терміну поїздки та певних особливостей міст, які впливають на кількість поїздок:

$$P_{AB} = 2 \frac{(H_A + T_A) * (H_B * T_B)}{H_{ВШМ} + T_{ВШМ}} * R * K_t * K_{nac}, \quad (8)$$

де P_{AB} – прогнозна річна кількість перевезених пасажирів між двома містами A і B , тис. чол.;

H_A, H_B – населення міст відповідно A і B , тис. чол.;

T_A, T_B – транзитний пасажиропотік з країн СНД по станції A та в зворотному русі зі станції B , тис. чол.;

$H_{ВШМ}$ – загальна кількість населення на всіх станціях високошвидкісної магістралі, тис. чол.;

$T_{ВШМ}$ – транзитний пасажиропотік з країн СНД по всіх станціях високошвидкісної магістралі, тис. чол.;

R – рухливість населення України по ВШМ, частка;

K_t – коефіцієнт, що враховує термін поїздки пасажирів на заданій ділянці відповідно до середнього терміну поїздки 4 години, який коливається в межах від 0,75 до 1,25, частка;

K_{nac} – коефіцієнт, що враховує додатково частоту поїздки пасажирів на заданій ділянці (відрядження, пересадка на літак, відпочинок, туризм), який коливається в межах від 0,75 до 0,9 для обласних міст з населенням до 600 тис. та міст Кривий Ріг, Мелітополь і Маріуполь; 0,9–1,1 для обласних міст з населенням 600-1000 тис. та міст Львова і Харкова; 1,3–1,5 для міст Києва, Сімферополя, Одеси. Вимірюється у частках.

На основі виконаних досліджень було запропоновано науковий підхід щодо визначення економічної ефективності будівництва та експлуатації високошвидкісних магістралей, який на відміну від існуючого включає удосконалені принципи визначення кількості перевезених пасажирів, вартості будівництва ВШМ, кількості одиниць рухомого складу, оптимізує розрахунки доходів та витрат у контексті конкурентних переваг та впливу зовнішніх факторів на діяльність високошвидкісної компанії.

Нові методичні підходи та наукові принципи дозволили виконати розрахунки доцільності будівництва ВШМ в Україні з поетапним вкладанням коштів та введенням в експлуатацію пускових комплексів, які показали великий термін окупності інвестицій. Для його зменшення автор пропонує пропускати по ВШМ в нічний час вантажні поїзди масою до 1200 т.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення та нове вирішення наукового завдання, що полягає в розробці теоретичних, методичних та практичних підходів до визначення економічної ефективності пасажирських високошвидкісних перевезень в Україні з урахуванням усіх можливих факторів, які впливають

на конкурентоспроможність цих перевезень на ринку транспортних послуг.

На основі виконаних у роботі досліджень можна констатувати:

1. Протягом кількох років в Україні експлуатуються швидкісні поїзди типу «Інтерсіті+», але поки що їх курсування не можна назвати ефективним, оскільки цей рух не є масовим. Перехід на перевезення пасажирів поїздами «Інтерсіті+» стримується наявною кількістю швидкісних поїздів, незручним графіком їх курсування, високою вартістю проїзду й значною тривалістю поїздки в деякі міста України. Сучасні залізничні швидкісні перевезення не відповідають міжнародним вимогам і на деяких напрямках руху почали здавати свої позиції на транспортному ринку на користь літаків бюджетних компаній та автобусів класу люкс. Для подальшого підвищення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень та витіснення на деяких напрямках руху авіаційного транспорту в Україні необхідно побудувати ізольовану високошвидкісну магістраль для швидкості руху поїздів 300-350 км/год, включити українську високошвидкісну мережу у євразійський транспортний простір та залучити для будівництва ВШМ приватний капітал.

2. Для об'єктивного аналізу ефективності діяльності залізничних швидкісних перевезень та правильного визначення витрат на курсування поїздів «Інтерсіті+» удосконалено методичний підхід, що дозволяє розраховувати реальну частку витрат інфраструктури на базі форми 10 зал, та розроблена методика визначення рентабельності швидкісного поїзда на окремому напрямку руху.

3. Запропоновано методичний підхід до визначення раціональних зон курсування швидкісних та високошвидкісних поїздів, який відрізняється від існуючого урахуванням таких додаткових факторів, як стан залізничної інфраструктури та можливість її реформування; транзитний потенціал країни в пасажирському русі; стан економіки країни; привабливість інвестиційного клімату; платоспроможність різних прошарків населення; попит на користування залізничним транспортом; стан культури населення, що дозволить підвищити ефективність впровадження та експлуатації швидкісних та високошвидкісних поїздів.

4. Розширена класифікація основних факторів, що сприяють підвищенню мобільності населення України, за рахунок додаткового включення нових ринкових та демографічних чинників, які дозволяють точніше прогнозувати рухливості населення в Україні на прогностні роки й підвищити ефективність курсування швидкісних та високошвидкісних перевезень.

5. Для більш точного визначення доходів пасажирської компанії удосконалено методичні засади оцінювання прогностної середньої вартості поїздки пасажирів у швидкісному та високошвидкісному поїзді завдяки врахуванню коефіцієнта підвищення вартості проїзду залежно від швидкості руху, значення якого для швидкостей до 140 км /год приймалося відповідно до діючої схеми побудови тарифів, для інших швидкостей – прогнозувалося з урахуванням європейського досвіду.

6. Для розрахунку перспективних обсягів перевезень по високошвидкісній магістралі удосконалено методичний підхід щодо визначення прогностного

пасажиropoтoкy, який відрізняється від європейського, запропонованого французькою компанією «SYSTRA», оскільки дозволяє додатково врахувати транзитний потік пасажирів через Україну, розподілити пасажирів по окремих ділянках пропорційно кількості населення міст, що входять у високошвидкісну магістраль, взявши до уваги середню рухливість населення, термін поїздки та коефіцієнт, що враховує додатково частоту поїздки пасажирів на заданій ділянці залежно від призначення (відрядження, пересадка на літак, відпочинок та ін.).

7. Удосконалено науковий підхід щодо визначення економічної ефективності будівництва та експлуатації високошвидкісних магістралей, який уточнює принципи розрахунку вартості їх будівництва, кількості одиниць рухомого складу, оптимізує величину доходів та витрат в контексті конкурентних переваг та впливу зовнішніх факторів на діяльність компанії. Врахування вищенаведених ознак підвищує обґрунтованість управлінських рішень щодо забезпечення ефективності функціонування високошвидкісних перевезень.

Впровадження вказаних наукових положень дозволить Укрзалізниці та Уряду країни остаточно визначитися з пріоритетним розвитком швидкісного та високошвидкісного пасажирського залізничного руху.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у фахових виданнях:

1. Момот А. В. Аналіз наукових підходів щодо обґрунтування економічної доцільності будівництва в Україні високошвидкісних магістралей / Ю. С. Бараш, А. В. Момот // Вісн. економіки транспорту і промисловості : зб. науково-прак. ст. – Х. : УкрДАЗТ, 2012 . – Вип. 40. – С. 83-86. **Особистий внесок:** аналіз наукових підходів щодо доцільності будівництва ВШМ.
2. Момот А. В. Методичний підхід до визначення ефективності курсування швидкісних та високошвидкісних поїздів / А. В. Момот // Наука та прогрес транспорту. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2013. – Вип. 6(48). – С. 45-62.
3. Момот А. В. Удосконалена методика визначення економічної ефективності будівництва та експлуатації високошвидкісної магістралі в Україні / Ю. С. Бараш, А. В. Момот // Наука та прогрес транспорту. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2013. – Вип.1(49). – С. 33-50. **Особистий внесок:** розробка удосконаленої методики визначення економічної ефективності будівництва та експлуатації ВШМ та її апробація
4. Момот А. В. Основні фактори, що впливають на підвищення мобільності населення та принципи оптимізації швидкісних пасажирських перевезень / А. В. Момот // Вісн. економіки транспорту і промисловості : зб. науково-прак. ст. – Х. : УкрДАЗТ, 2014. – Вип. 45. – С. 32-38.
5. Момот А. В. Аналіз роботи швидкісного руху в Україні / Ю. С. Бараш, О. М. Гненний, А. В. Момот // Зб. наук. пр. Держ. екон.-техн. ун-ту трансп. Серія «Економіка і управління». – К. : Вид-во ДЕТУТ. – 2014. –

Вип. 27. – С. 53-62. **Особистий внесок:** розробка методики визначення рентабельності швидкісного пасажирського поїзда на окремому напрямку руху.

Статті в інших наукових виданнях:

6. Момот А. В. Методичний підхід до визначення раціональних швидкостей руху пасажирських поїздів та раціональних зон їх курсування / А. В. Момот // Проблеми економіки транспорту : зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2013. – Вип. 5. – С. 80-89.

Тези доповідей на міжнародних конференціях:

7. Момот А. В. Дослідження впливу швидкості руху поїздів на доходи транспортних підприємств / Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна, А. В. Момот // Матеріали шостої міжнародної науково-практ. конф. «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ-2012», 11-13 жовтня 2012 року, м. Судак. – К. : РВЦ ДЕТУТ, 2012. – С. 59-60. **Особистий внесок:** розробка методичного підходу щодо визначення впливу швидкісного руху на доходи транспортних підприємств.

8. Момот А. В. Аналіз наукових підходів щодо обґрунтування економічної доцільності будівництва в Україні високошвидкісних магістралей / А. В. Момот // Матеріали шостої міжнародної науково-практ. конф. «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ-2012», 11-13 жовтня 2012 року, м. Судак. – К. : РВЦ ДЕТУТ, 2012. – С. 275-276.

9. Момот А. В. Визначення максимальної відстані курсування швидкісних поїздів за різними умовами поїздки / А. В. Момот // Проблеми економіки транспорту: тези доп. 11-ї Міжнародної наук. конф. – Д. : ДІТ, 2013. – С. 61.

10. Момот А. В. Визначення вартості поїздки у швидкісному та високошвидкісному поїзді / Ю. С. Бараш, А. В. Момот // Тези доп. Зб. науково-практ. ст. «Вісник економіки транспорту і промисловості». – Х. : УкрДАЗТ, 2013. – Вип. 42. Спецвипуск. – С. 113-114. **Особистий внесок:** удосконалення методичного підходу щодо впливу швидкості руху на вартість подорожі.

11. Момот А. В. Аналіз ефективності функціонування високошвидкісних пасажирських магістралей в Україні / Ю. С. Бараш, А. В. Момот // Матеріали сьомої міжнародної науково-практ. конф. «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ-2013», 8-11 жовтня 2013 року, м. Судак. – К. : РВЦ ДЕТУТ, 2012. – С. 71–74. **Особистий внесок:** розробка удосконаленої методики визначення економічної ефективності будівництва та експлуатації ВШМ.

12. Момот А. В. Підвищення швидкості руху поїздів в Україні / А. В. Момот // Проблеми економіки транспорту: тези доп. 12-ї Міжнародної наук. конф. – Д. : ДІТ, 2014. – С. 79-80.

АНОТАЦІЯ

Момот А. В. Економічна ефективність високошвидкісних пасажирських залізничних перевезень в Україні. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна Міністерства освіти і науки України, Дніпропетровськ, 2014.

Дисертація присвячена вирішенню наукового завдання, що полягає в розробці теоретичних, методичних та практичних підходів до визначення економічної ефективності пасажирських високошвидкісних перевезень в Україні з урахуванням усіх можливих факторів, які впливають на їх конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг.

У дисертаційній роботі досліджено розвиток швидкісного та високошвидкісного пасажирського залізничного руху в країнах світу, зроблено аналіз науково-дослідних робіт та наукових праць щодо розвитку швидкісного та високошвидкісного руху в Україні, обґрунтовано необхідність впровадження високошвидкісного руху в Україні.

Визначено місце швидкісного та високошвидкісного руху на ринку транспортних послуг, виконано аналіз пасажирських швидкісних перевезень в Україні, досліджено основні фактори, що впливають на підвищення мобільності населення та швидкості його подорожі, запропоновані принципи оптимізації швидкісних пасажирських залізничних перевезень та підвищення їх ефективності.

Визначено раціональні швидкості руху та зони курсування пасажирських поїздів, розроблено принципи залежності попиту на перевезення від швидкості руху пасажирських поїздів, розроблені методичні підходи до визначення ефективності будівництва та експлуатації швидкісних та високошвидкісних магістралей, удосконалена методика визначення економічної ефективності будівництва та експлуатації високошвидкісних магістралей в Україні.

Ключові слова: швидкісний та високошвидкісний рух пасажирських поїздів, інфраструктура, рухомий склад, зона курсування, рентабельність, збитковість, вартість перевезень, тарифи.

АННОТАЦИЯ

Момот А. В. Экономическая эффективность высокоскоростных пассажирских железнодорожных перевозок в Украине – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна Министерства образования и науки Украины, Днепропетровск, 2014.

Диссертация посвящена решению научной задачи, которое состоит в разработке теоретических, методических и практических подходов к определению экономической эффективности пассажирских высокоскоростных перевозок в

Украине с учетом всех возможных факторов, которые влияют на их конкурентоспособность на рынке транспортных услуг.

Изучена проблема, касающаяся вопроса повышения скорости движения пассажирских поездов. Для этого были проведены исследования по усовершенствованию теоретического термина «скорость движения пассажирских поездов» с позиций категорий «конкурентоспособность», «эффективность» и «время активной жизни». В результате было предложено такое терминологическое понятие: скорость движения пассажирских поездов – это категория (качество услуги), которая позитивно влияет на время активной жизни пассажира и существенно повышает конкурентоспособность и эффективность функционирования пассажирского железнодорожного транспорта.

Современный рынок пассажирских транспортных услуг требует значительного повышения скоростей движения, потому что оптимальное время поездки для пассажира в Украине составляет не больше 6 часов. При этом путешествие должно быть комфортным и не очень дорогим. Однако современные скоростные пассажирские перевозки не соответствуют международным требованиям и зачастую на некоторых маршрутах начали проигрывать автомобильному и авиационному видам транспорта.

Для отвоевания скоростными железнодорожными поездами на рынке пассажирских транспортных услуг своей ниши необходимо:

1. Снизить время движения скоростного поезда до 5-6 часов, что соответствует комфортным условиям поездки.
2. Реконструировать железнодорожную инфраструктуру для движения поездов со скоростями до 200 км/час.
3. Расширить сеть скоростных поездов для включения в нее основных областных центров и больших городов.
4. Оптимизировать величину тарифов в целях привлечения дополнительных пассажиров на скоростные поезда.

Для дальнейшего повышения конкурентоспособности железнодорожных пассажирских перевозок на рынке транспортных услуг и вытеснения на некоторых направлениях авиационного транспорта в Украине необходимо построить изолированную высокоскоростную магистраль. Для этого следует:

1. Запроектировать и построить развитую сеть высокоскоростного движения пассажирских поездов со скоростями 250-300 км/час.
2. Обеспечить на вокзалах и в высокоскоростных поездах необходимый комфорт для пассажиров, удобные условия поездки, безопасность движения и время движения поездов не более 5-6 часов.
3. Включить украинскую высокоскоростную сеть в евразийскую транспортную систему для возможности поездки со средними скоростями не менее 300-450 км/час.
4. Привлечь для строительства высокоскоростной магистрали частный капитал.

Однако решение этой проблемы осложняется, с одной стороны, политическими, экономическими, социальными, техническими и даже международными факторами, а с другой – спросом на высокоскоростные перевозки, обеднением

населения, ошибочной тарифной политикой Укрзализныци и задержкой реализации реформ на железнодорожном транспорте. Кроме того, до сих пор окончательно не определено влияние скорости движения поездов на спрос на пассажирские высокоскоростные перевозки в Украине.

Для решения указанной проблемы в работе предложены:

- усовершенствованный методический подход, который позволяет рассчитывать реальную часть затрат инфраструктуры, которую следует относить на скоростные и высокоскоростные перевозки;
- новая методика определения рентабельности скоростных поездов на отдельных направлениях движения;
- методический подход для определения рациональных зон движения скоростных и высокоскоростных поездов;
- расширенная классификация основных факторов, которые содействуют повышению мобильности населения в Украине, включающая дополнительные рыночные и демографические факторы;
- усовершенствованные методы оценки средней стоимости поездки в пассажирских поездах в зависимости от скорости их движения;
- новые принципы расчета перспективного количества пассажиров по высокоскоростной магистрали с учетом транзитного потока пассажиров через Украину;
- усовершенствованный методический подход определения экономической эффективности строительства и эксплуатации высокоскоростной магистрали.

Внедрение перечисленных научных положений позволит Укрзализныце и правительству Украины окончательно определиться с приоритетным развитием скоростного и высокоскоростного движения.

Ключевые слова: скоростное и высокоскоростное движение пассажирских поездов, инфраструктура, подвижной состав, зона обращения, рентабельность, убыточность, стоимость перевозок, тарифы.

SUMMARY

Momot A. V. Economic efficiency of high-speed passenger rail services in Ukraine. – Manuscript.

Thesis for the degree of candidate of economic sciences, specialty 08.00.04 – Economics and Enterprises Management (by economic activities). – Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Dnepropetrovsk, 2014.

The thesis concentrates on developing of new theoretical, methodical and practical approaches to economic efficiency determination of the high-speed passenger traffic in Ukraine taking into consideration all possible factors which affect its competitiveness on the transport market.

The thesis examines the development of high-speed passenger rail traffic in the world, analyses the research and scientific works on the high-speed traffic develop-

ment in Ukraine and substantiates the necessity of the high-speed railway traffic introduction in Ukraine.

The author has defined the place of high-speed traffic on the transport market, has analyzed the high-speed passenger traffic and has explored the main factors influencing the population mobility and the traveling speed. Also the optimization principles of the high-speed passenger traffic and improving their efficiency were offered in the thesis.

Rational passenger train speeds and zones of their traffic were determined, principles of the passenger traffic demand dependence on passenger traffic speeds and methodological approaches to determine the effectiveness of the construction and operation of high-speed highways were developed. The method of economic efficiency determination of constructing and operating high-speed highways was improved in the thesis.

Keywords: high-speed passenger traffic, infrastructure, rolling stock, traffic zone, profitability, unprofitability, traffic cost, tariffs.

МОМОТ АЛЛА ВОЛОДИМИРІВНА

**ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИСОКОШВИДКІСНИХ
ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ**

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Підписано до друку 14.07.2014 р. Формат 60x84/16.
Ум. друк. арк. 0,9. Обл.-вид. арк. 1,0.
Тираж 120 пр. Зам. № 787.

Видавництво Дніпропетровського національного університету залізничного
транспорту імені академіка В. Лазаряна
Свідоцтво суб'єкта видавничої діяльності ДК № 1315 від 31.03.2003

Адреса видавництва та дільниці оперативної поліграфії:
вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, 49010