

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
імені академіка В. Лазаряна

Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна

УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ЗАЛІЗНИЧНИХ
ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Монографія

Дніпропетровськ
2015

УДК 656.224:338.47
ББК 39.28:65.37/38
Б24

Рецензенти:

д-р екон. наук, проф. *Котитко В. І.*
д-р екон. наук, доц. *Гнєнний О. М.*

Рекомендовано до друку
рішенням вченої ради Дніпропетровського національного університету
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна
(протокол № 6 від 29.12.2014.)

УДК 656.224:338.47

Бараш, Ю. С.

Управління конкурентоспроможністю залізничних пасажирських перевезень [Текст] :
монографія / Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна; Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім.
акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2015. – 184 с.
ISBN

Монографія присвячена розв'язанню наукової проблеми підвищення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг за рахунок впровадження системи нових економічних принципів, що дозволить підвищити ефективність функціонування пасажирського та приміського господарств Укрзалізниці. Розроблено узагальнюючий показник оцінки конкурентності пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг, який ґрунтується на поєднанні коефіцієнтів, що характеризують: шкоду, яку даний вид транспорту завдає довкіллю та суспільству; обсяг інвестицій в утримання та розвиток транспортної інфраструктури; рівень соціальної спрямованості перевезень; частку ринку, яку займає кожний вид транспорту. Запропонований показник дозволяє об'єктивно порівняти конкурентоспроможність пасажирських перевезень різних видів транспорту.

Для наукових працівників, економістів, спеціалістів Укрзалізниці, викладачів, аспірантів, магістрів і студентів вищих навчальних закладів транспортної галузі.

Іл. 31. Табл. 53. Бібліогр. : 225 назв.

ISBN _____

© Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна, 2015
© Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп.
ім. акад. В. Лазаряна, 2015

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ПРЕДМЕТ ДОСЛІДЖЕННЯ.....	8
1.1. Сутність конкуренції та її роль у ринковій економіці.....	8
1.2. Принципи реформування залізничної галузі.....	13
1.3. Висвітлення проблеми підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту в наукових працях.....	20
1.4. Необхідність виконання досліджень стосовно підвищення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень.....	30
Висновки до розділу 1.....	32
РОЗДІЛ 2. ВПЛИВ СУЧАСНОГО РИНКУ НА КОНКУРЕНТОСПРО- МОЖНІСТЬ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	33
2.1. Методика виконання досліджень стосовно підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень.....	33
2.2. Основні показники роботи залізниць України з пасажирських перевезень.....	42
2.3. Неefективна організація пасажирських залізничних перевезень в Україні та їх основні конкуренти на ринку транспортних послуг.....	52
2.4. Структура парку та динаміка придбання нових пасажирських вагонів.....	58
2.5. Організаційна структура управління пасажирськими перевезеннями та її ефективність.....	64
2.6. Перспективи перевезення пасажирів залізничним транспортом в умовах сучасного ринку.....	69
Висновки до розділу 2.....	76
РОЗДІЛ 3. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ОЦІНКИ КОНКУРЕНЦІЙ ПОСЛУГ, ЩО НАДАЮТЬСЯ ПАСАЖИРСЬКИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ.....	79
3.1. Розробка узагальнюючого показника оцінки конкуренції пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг.....	79
3.2. Принципи оцінки витрат на боротьбу зі шкідливим впливом на суспільство та довкілля різних видів транспорту в Україні.....	88
3.3. Вплив деяких факторів конкуренції на рентабельність пасажирських перевезень.....	109
3.3.1. Вплив ціни, за якою надається послуга, на загальну рентабельність перевезень.....	110
3.3.2. Вплив ритмічності на загальну рентабельність перевезень.....	112
3.3.3. Вплив якості наданих послуг на загальну рентабельність перевезень.....	114

3.3.4. Вплив швидкості руху пасажирських поїздів та терміну поїздки на загальну рентабельність перевезень.....	116
3.4. Дослідження показників інтенсивності конкуренції пасажирських перевезень на транспортному ринку	123
Висновки до розділу 3	128
РОЗДІЛ 4. УДОСКОНАЛЕННЯ ПРИНЦИПІВ УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	130
4.1. Наукове обґрунтування нової класифікації пасажирських поїздів в Україні.....	131
4.2. Управління конкурентоспроможністю пасажирських перевезень за рахунок кільцювання поїздів та підвищення швидкості руху.....	136
4.3. Методичний підхід щодо підвищення конкурентоспроможності приміських пасажирських перевезень в умовах неповної звітної інформації.....	148
Висновки до розділу 4	165
ВИСНОВКИ.....	167
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	169

ВСТУП

У колишньому СРСР залізничний транспорт займав провідне місце в забезпеченні потреб населення в перевезеннях. Після здобуття Україною незалежності він поступово втрачає свої позиції, оскільки в країні починають розвиватися ринкові умови, до яких залізнична галузь не пристосувалася та своєчасно не провела реформування. Крім того, обсяги пасажирських перевезень суттєво знижуються, що пов'язано із зuboженням населення, зокрема зниженням доходів громадян, міграцією окремих мешканців за кордон, зростанням смертності та зниженням народжуваності.

Відсутність державного фінансування, зниження ефективності роботи залізничного транспорту за рахунок втрати частини обсягів перевезень, необхідність утримання в належному стані всієї матеріально-технічної бази залізничного транспорту, збереження низького рівня тарифів на соціально спрямовані пасажирські перевезення призвели до зростання збитковості пасажирських перевезень як у дальньому (до 40–52 %), так і в приміському (до 89–90 %) сполученні.

Новий пасажирський рухомий склад закуповується тільки за кошти Укрзалізниці та в обсягах 7–10 % від нагальної потреби. Для оновлення пасажирського вагонного парку було запропоновано виконувати капітально-відновлювальний ремонт, завдяки якому термін служби рухомого складу було подовжено до 41 року. У цих умовах катастрофічно наростає знос рухомого складу (до 90 %). Кількість поїздів та пасажирських вагонів у них поступово зменшується. За останні 20 років кількість пасажирських вагонів зменшилася з 10,5 тис. до 7,3 тис. Швидкість руху на деяких ділянках знижується, через відсутність необхідних коштів на ремонт колії, локомотивів та вагонів на залізницях вводяться численні її обмеження, якість наданих послуг у поїздах не відповідає європейським нормам.

Усе це призвело до того, що залізничний транспорт на ринку пасажирських послуг поступово почав програвати автомобільному – у приміському та дальньому сполученні, а авіаційному – у дальньому сполученні, що значно вплинуло на загальну конкурентоспроможність залізничних пасажирських перевезень. Крім того, Уряд країни виділяє значні кошти на ремонт та будівництво автомобільної інфраструктури, а залізничному транспорту (як це передбачено Законом «Про залізничний транспорт») було надано фінансування тільки у 2011–2012 роках на реконструкцію частини інфраструктури до ЄВРО-2012.

Останнім часом Укрзалізниця впроваджує деякі заходи (у межах фінансових можливостей) з метою підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень за рахунок оновлення вокзалів, введення прискореного та швидкісного руху, закупівлі рухомого складу нового покоління

вітчизняного та закордонного виробництва, підвищення комфортності поїздів та якості наданих послуг. Але цього ще замало для відвоювання у автомобільного та авіаційного транспорту втраченої частини перевезень на ринку транспортних пасажирських послуг.

Для оптимального вирішення цієї проблеми необхідно розробити новий економічно обґрунтований підхід до раціонального управління конкуренто-спроможністю пасажирських перевезень в умовах сучасного ринку.

Окремі завдання цієї проблеми в різні періоди вирішували радянські та українські вчені А. П. Абрамов, І. В. Белов, В. Г. Галабурда, В. М. Гурнак, М. Н. Біленький, О. В. Дмитренко, М. У. Дмитрієв, Ф. П. Кочнев, М. В. Правдін, Н. Г. Сміхова, В. Л. Дикань, Ю. Ф. Кулаєв, М. В. Макаренко, Є. М. Сич, Ю. М. Цветов, А. М. Новикова, О. Г. Дейнека, Н. М. Колесникова, І. М. Аксьонов, А. А. Покотілов, О. М. Пшінько, Ю. С. Бараш, Ю. Є. Пашенко, В. В. Скалозуб, В. М. Самсонкін, Л. О. Позднякова, В. В. Чорний, М. В. Гненний, О. М. Гненний, В. П. Гудкова, О. М. Гудков, Є. І. Балака, О. М. Кривошшин, Л. М. Лобойко, В. І. Сіраков, О. В. Семенов, К. В. Шерепа, О. М. Рудакова, Я. М. Панчишина, О. О. Коковихіна, Т. В. Пономарьова та ін.

Вирішення окремих питань за цією проблемою знайшло своє відображення в даній монографії, мета якої є управління конкурентоспроможністю пасажирських перевезень в умовах сучасного ринку з урахуванням усіх можливих факторів, які впливають на ефективність їх функціонування на ринку транспортних послуг.

Монографія складається з чотирьох розділів:

У першому розділі розглянуто сутність конкуренції та її роль у ринковій економіці, принципи реформування залізничної галузі, висвітлено проблеми підвищення ефективності роботи залізничного транспорту в наукових працях, обґрунтовано необхідність виконання досліджень стосовно підвищення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень.

У другому розділі запропоновано методику виконання досліджень стосовно підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень, проаналізовано показники роботи залізниць, встановлено причини неефективної організації пасажирських залізничних перевезень, досліджено структуру парку пасажирських вагонів і поїздів та організаційну структуру управління пасажирським та приміським господарствами, розраховано обсяги пасажирських перевезень до 2015 року.

У третьому розділі розроблено узагальнюючий показник оцінки конкуренції пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг, принципи оцінки витрат на боротьбу зі шкідливим впливом на суспільство та довкілля різних видів транспорту в Україні, досліджено вплив деяких факторів конкуренції на рентабельність пасажирських перевезень та визна-

чення показників інтенсивності конкуренції пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг.

У *четвертому розділі* розроблено обґрунтування нової класифікації пасажирських поїздів в Україні, методичні підходи до управління конкурентоспроможністю пасажирських перевезень у дальньому та приміському сполученні.

Методичною базою даного дослідження є системний підхід, закони та закономірності економічної теорії і менеджменту, результати фундаментальних і прикладних наукових праць.

У процесі підготовки видання використано результати багатьох науково-дослідних робіт, які виконував Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (керівниками НДР були автори) на замовлення Укрзалізниці.

Отже, у монографії зроблена спроба ознайомити наукову громадськість та широке коло працівників транспорту з найбільш важливими науковими результатами дослідження перспективного розвитку й напрямків підвищення ефективності роботи залізничного транспорту на транспортному ринку України.

ВИСНОВКИ

У монографії наведено теоретичне узагальнення та нове вирішення наукової задачі, що полягає в розробці теоретичних і методичних підходів до підвищення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг за рахунок впровадження системи нових економічних принципів, що дозволять підвищити ефективність функціонування пасажирського та приміського господарств Укрзалізниці.

На основі виконаних у роботі досліджень можна констатувати:

1. Залізничний транспорт в дальньому та приміському сполученні поступово втрачає обсяги перевезень пасажирів, оскільки це єдина транспортна галузь, яка не реформувала свою організаційну структуру та не адаптувалася до умов сучасного ринку. З метою підвищення конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень на транспортному ринку України Укрзалізниця мусить використовувати всі можливі стратегії поведінки: адаптацію, диверсифікацію, диференціацію, інтеграцію, інновацію та концентрацію.

Для об'єктивного порівняння між собою конкурентоспроможності пасажирських перевезень, що надаються будь-якими видами транспорту на ринку транспортних послуг, розроблено новий теоретико-методичний підхід до визначення узагальнюючого показника інтенсивності конкуренції, що враховує: шкоду, яку даний вид транспорту завдає довкіллю та суспільству; необхідність вкладання інвестицій в розвиток інфраструктури; соціальну спрямованість перевезень; частку ринку, яку займає даний вид транспорту. Такий науковий підхід дасть можливість уряду реально визначити конкурентоспроможність залізничного транспорту, змінити пріоритети щодо фінансування автомобільного транспорту та спрямувати основні інвестиції на розвиток залізничних пасажирських перевезень.

2. Удосконалено методичні засади витрат на боротьбу зі шкідливим впливом на суспільство та довкілля різних видів транспорту, які впроваджені Євросоюзом у країнах Європи, що дозволяє визначити для умов України очікувані витрати на ці заходи з урахуванням специфіки роботи вітчизняних видів транспорту, частки, які вони займають на ринку транспортних послуг, та цінової політики, на основі яких розраховані повні очікувані витрати на боротьбу з негативними наслідками від аварій, шуму, забруднення повітря, зміни клімату та індустріальних ефектів.

3. Запропоновано методичний підхід до визначення конкурентних переваг пасажирського залізничного транспорту, що ґрунтується на деталізації показника «термін швидкісної поїздки пасажирів», який запропоновано визначати окремо для груп пасажирів з різним достатком. Застосу-

вання даного забезпечує більш достовірну оцінку конкурентоспроможності пасажирських послуг різних видів транспорту.

4. Для підвищення конкурентоспроможності пасажирських поїздів на ринку транспортних послуг першочергово слід впровадити нову їх класифікацію, яка враховує організацію руху залежно від періоду курсування протягом доби, відстані й швидкості руху, терміну й комфортності поїздки та виду рухомого складу. Це дозволить надалі визначити оптимальні відстані та терміни поїздки різним рухомих складом для приміських, регіональних, пасажирських і швидкісних поїздів та суттєво знизити їх збитковість.

5. Розроблено пропозиції щодо підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень в дальньому сполученні за рахунок використання рухомого складу одночасно для нічних та денних перевезень, що дозволить скорочення терміну обороту поїзда, суттєво підвищити рентабельність поїздів та зекономити дефіцитний рухомий склад.

6. Запропоновано інструмент управління забезпеченням конкурентоспроможності приміських поїздів на заданому полігоні залізниці в умовах відсутності реальної інформації про кількість перевезених пасажирів між окремими станціями полігону за рахунок корегування звітної інформації за допомогою методу «тяжіння», що дозволить врахувати перевезення «прихованих зайців» (перевезення частки пасажирів на більшу відстань, ніж за придбаними квитками), застосувати зонну організацію руху поїздів, скоротити загальну їх кількість та мінімізувати збитковість приміських перевезень.

Впровадження вказаних наукових положень дозволить Уряду країни остаточно визначитися з пріоритетним розвитком залізничного транспорту, ліквідувати частину пасажирських автомобільних перевезень в місцевому, приміському, дальньому та міжнародному сполученні, що дасть можливість зекономити значну частину бюджетних коштів на боротьбу зі шкідливими викидами та на утримання й будівництво автомобільних шляхів.

Наукове видання

Бараш Юрій Савелійович
Чаркіна Тетяна Юріївна

**УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ЗАЛІЗНИЧНИХ
ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Монографія

Редактор О. О. Котова
Комп'ютерна верстка авторів

Формат 60×84 1/16. Ум. друк. арк. 10,70. Обл.-вид. арк. 10,74.
Тираж 300 пр. Зам. № ____.

Друкарня ТОВ «Роял Принт»
пр. Кірова, 91, м. Дніпропетровськ, 49054.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 4121 від 27.07.2011