

1. ДОСЛІДЖЕННЯ МЕТОДІВ РЕГУЛЮВАННЯ ТАРИФІВ НА ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ У ДАЛЬНЬОМУ СПОЛУЧЕННІ

1.1. Система управління залізничними пасажирськими перевезеннями

Залізничні пасажирські перевезення мають важливе як соціальне, так і економічне значення; на долю залізниць припадає майже половина загального пасажирообігу країни. При цьому система пасажирських перевезень не позбавлена недоліків, а саме для неї характерні: отримання доходів, недостатніх для покриття навіть поточних експлуатаційних витрат, не говорячи про потребу в інвестиційних ресурсах; недостатньо ефективна система організації пасажирських перевезень; застарілий рухомий склад (фізичний знос пасажирського рухомого складу становить: для тепловозів – 95,1%, електровозів – 91,6%, вагонів – 86%.); значна кількість пільгових категорій громадян та ін. [1].

Перехресне субсидіювання негативно впливає на ефективність діяльності залізничного транспорту, породжує відсутність мотивації щодо економії витрат та підвищення якості транспортного обслуговування як пасажирів, так і вантажовласників.

Вищезазначене ускладнюється також недосконалістю нормативно-правових актів, що регулюють діяльність залізничного транспорту. У зв'язку з цим виникає потреба гармонізації вітчизняного та міжнародного транспортного законодавства.

Слід зазначити, що пасажирські перевезення на залізничному транспорті виокремлюються за видами сполучення як приміські, внутрішні та міжнародні. Ці види сполучення вимагають різних інструментів регулювання, для них характерні не тільки різна дальність перевезень, а й різні умови організації, відмінності у використанні рухомого складу, швидкості руху, і, відповідно, різний рівень збитковості чи рентабельності (для міжнародного сполучення).

Кожне сполучення характеризується різною ємністю ринку, видом і рівнем конкуренції, мотивацією до поїздки та еластичністю попиту на ту чи іншу транспортну послугу. Це вимагає ретельного дослідження умов та факторів організації пасажирських перевезень, а також врахування впливу таких факторів на результативність економічної діяльності.

На протязі тривалого часу пасажирські перевезення відносяться до збиткового виду економічної діяльності залізничного транспорту, що частково фінансується за рахунок прибутку від вантажних перевезень (перехресне субсидіювання), оскільки залізниця недоотримує кошти від перевезення пільгових пасажирів (залізниці України перевозять 25 категорій громадян, які користуються пільгами на залізничному транспорті). Усунення перехресного субсидіювання забезпечить більшу прозорість залізнично-транспортної системи, при цьому вона стане привабливішою для зовнішніх інвесторів, створить стимули для більш повного формування доходів від пасажирських перевезень за рахунок покриття пільгових перевезень та ін.

У 2017 році Мінінфраструктури пропонувало поетапну індексацію тарифів на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу залізничним транспортом у внутрішньому сполученні [2]. Ці плани зберігаються і у перспективі на 2018 рік.

Про це йдеться у проекті наказу міністерства «Про затвердження тарифів на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу залізничним транспортом у внутрішньому сполученні», оприлюдненому на сайті відомства.

Таким чином індексація тарифів повинна відбутися в усіх категоріях потягів і вагонів, окрім вагонів першого класу потягів "Інтерсіті+", зокрема у квітні на 10% та ще на 10% у жовтні.

У пояснювальній записці до документа йдеться по те, що передбачається приведення нинішніх тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом у відповідність з основними прогнозними макропоказниками економічного і соціального розвитку на 2018 рік, які до

цього затвердив уряд. Індиксація тарифів у грудні цього року до грудня попереднього року становитиме 21%.

Понад те, рівень тарифів на перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні, як зазначається у документі, не змінювали з жовтня 2014 року в усіх типах вагонів, крім вагонів СВ і "Інтерсіті+", а в вагонах СВ - з 2009 року.

«В умовах прогнозу на 2018 рік без індексації тарифів для приведення пасажирських перевезень до рівня беззбитковості (нульової рентабельності) тарифи на перевезення необхідно було б підвищити в три рази», - пояснили у Міністерстві [2].

Також проблеми із залізничним транспортом України обумовлені тим, що на нього здійснюється велике соціальне навантаження через здійснення приміських і внутрішніх пасажирських перевезень за тарифами, які нижче економічно обґрунтованого рівня, а також перевезень пільгових категорій громадян, визначених чинним законодавством.

Таким чином перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних у 2016 році очікується на рівні 9,9 мільярдів гривень, а у 2017 році, відповідно до прогнозів, понад 11 мільярдів гривень.

«Індиксація тарифів дозволить частково зменшити перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і в деякій мірі компенсувати витрати на утримання парку пасажирських і багажних вагонів», - підсумовується у документі.

Також йдеться про те, що тільки за підсумками 2017 року обсяг перевезень багажу та вантажобагажу очікується на рівні 12,4 млн тонно-км, за здійснення таких перевезень отримано 10,1 млн грн доходів.

При цьому витрати становили 54,7 млн грн. Отримані доходи покривають витрати на 18,4%, що вдвічі менше, ніж в цілому по пасажирських перевезеннях у внутрішньому (далекому) сполученні (37,4%).

За даними Укрзалізниці [3] за 2016 рік збитки від пасажирських перевезень у дальньому та приміському сполученнях складають близько 4,7 млрд. грн., що на 17% більше, ніж у 2015 році.

Кількість перевезених пасажирів за 2016 рік склала 351,6 млн.чол., що на 5,8 млн. чол., або на 1,6%, менше ніж у 2015 році та становить 98,7% виконання планового завдання [2].

У приміських пасажирських перевезеннях останніми роками спостерігається падіння обсягів, що обумовлено природнім зменшення чисельності населення, ростом рівня автомобілізації населення, розвитком приміського автотранспорту.

За підсумками роботи у 2016 році від приміських пасажирських перевезень отримано доходів на суму 527,2 млн. грн. проти 587,8 млн.грн. у 2015 році., зменшення становить 10,3 %.

Якість перевезень не зростає, сервіс також, а експлуатаційні витрати, судячи зі звіту, зросли на 14%, в порівнянні з 2015 роком. Також отримано збиток у 4,7 млрд. грн, що на 17% більш ніж був у 2015 році. Тобто, якщо підвести підсумок, в 2016 році кількість перевезених пасажирів зменшилась, а експлуатаційні витрати зросли [2].

Експлуатаційні витрати зросли на 13,9 % до рівня 2015 року та 2,2% до запланованих. Збитки від приміських пасажирських перевезень за 2016 рік склали 4,7 млрд. грн., що на 17,5% більше ніж у 2015 року та на 2,5% вище запланованих.

За 2016 рік покриття витрат доходами у приміському сполученні становить 10,2 % проти 12,9% у 2015 році.

Таблиця 1.1

Показник	Звіт 2015 р.	2016 р.		Відхилення від плану		Відхилення до 2015 р.	
		план	факт	+, -	%	+, -	%
Доходи	587,8	527,7	527,2	-0,5	99,9	-60,6	89,7
Експлуатаційні	4550,6	5070,3	5183,6	113,3	102,2	633	113,9

витрати							
Фінансовий результат (збиток)	-3962,8	-4542,6	-4656,4	-113,8	-102,5	-693,6	117,5
% покриття витрат доходами	12,9	10,4	10,2	-0,2		-2,7	

В звіті також є інформація про стан виплат компенсацій за пільгові перевезення. Зазначено, що в 2016 році відсоток отриманих компенсацій нижчий ніж в 2015 році. Однією з причин недоотримання коштів, скоріш за все, відсутність роботи керівного складу Укрзалізниці з владою в регіонах. З таким підходом пасажирські завжди будуть збитковими.

1.2. Сучасні напрямки підвищення ефективності роботи пасажирського комплексу залізничного транспорту

Означена ситуація вимагає постійної уваги науковців і практиків, поєднання потенціалу та досвіду як вітчизняного, так і зарубіжного реформування залізничної системи, мобілізації різних видів виробничих ресурсів для системного оздоровлення пасажирського сектору. В цьому сенсі необхідний системний підхід до розуміння та дослідження процесів розвитку пасажирських перевезень, управління ними.

Управління розвитком пасажирських залізничних перевезень полягає в реалізації комплексу цілей, завдань і основних напрямків діяльності підприємств та структурних підрозділів галузі, а також різних форм, методів і відповідного механізму управління, що спрямований на забезпечення постійного зростання ефективності транспортного виробництва, підвищенню якості транспортного забезпечення.

Водночас, розвиток має розглядатися як загальний принцип функціонування будь-якої економічної системи, необхідний процес

цілеспрямованої її зміни, як єдина умова її збереження. До показників розвитку залізничного пасажирського транспорту слід віднести: збільшення обсягів перевезення пасажирів; зростання частки (питомої ваги) перевезень залізничного транспорту в загальному обсязі пасажирських перевезень; зростання доходів від перевезень; забезпечення беззбитковості діяльності; підвищення якості транспортного обслуговування пасажирів; зростання капіталовкладень та їх віддачі; збільшення кількості клієнтів і партнерів; зростання продуктивності праці; зростання фондів віддачі та продуктивності пасажирського рухомого складу; підвищення рівня використання всіх видів виробничих ресурсів та ін.

Управління розвитком залізничних пасажирських перевезень є процесом закономірного поліпшення складових транспортного виробництва на основі удосконалення структури та системи управління перевезеннями, механізму конкуренції, економії часу та інших факторів і невикористаних резервів, що призводять до збільшення попиту на перевезення пасажирів залізничним транспортом, ліквідації збитковості та перехресного субсидіювання, забезпечення фінансової прозорості пасажирського сектору, досягнення відповідності вимогам ринку та міжнародним стандартам транспортного обслуговування тощо.

Отже, процес розвитку представляє собою комплекс послідовних дій по досягненню беззбиткового та, з часом, ефективного функціонування, який включає велику кількість взаємопов'язаних та мінливих факторів і результатів їх впливу. Саме такі фактори, умови, принципи діяльності вимагають ретельного дослідження та узгодження, що можливе за умови реалізації дієвого механізму (рис. 1.1).



Рис. 1.1. Механізм управління розвитком пасажирських перевезень

Механізм розвитку залізничних пасажирських перевезень сприяє упорядкуванню завдань та всіх дій щодо удосконалення пасажирських перевезень за рахунок проведення маркетингових заходів, розробки обґрунтованої системи тарифів, оптимізації плану формування потягів, удосконалення оперативного управління перевезеннями, поліпшення стану вагонного парку, розширення можливостей і підвищення зручності доступу споживачів до транспортних послуг. Досягнення зазначених завдань неможливо без застосування сучасних інформаційних технологій і систем прийняття рішень.

Реформа передбачає також створення окремої структурної одиниці – Національної компанії з пасажирських перевезень, впровадження механізму фінансової підтримки пасажирських перевезень, створення організаційно-правових умов для функціонування приватних операторських компаній пасажирських перевезень; утворення у сфері приміських та регіональних пасажирських перевезень господарських товариств, корпоративні права щодо яких належатимуть місцевим органам виконавчої влади та іншим юридичним особам [5].

За умов не формального, а реального проведення реформ галузі, в сфері пасажирських перевезень доцільно виділити ключові напрями, що сприятимуть оздоровленню фінансово-економічної ситуації та поступовому розвитку пасажирських перевезень:

- комплексний розподіл вантажних і пасажирських перевезень на різних рівнях: техніко-технологічному, фінансово-економічному, організаційно-правовому; такий підхід сприятиме прозорості фінансових потоків за цими видами економічної діяльності, виокремленню системи обліку та формування доходів і витрат, що в цілому створить реальне підґрунтя для ліквідації перехресного субсидіювання, отримання дотацій на встановлені державою пільги, сприятиме цільовому використанню амортизаційних накопичень та ін.;

- забезпечення подальшого впровадження сучасних інформаційних технологій як для потреб залізничників (наприклад, для автоматизованого оформлення транспортної документації і складання експлуатаційної та касово-фінансової звітності, аналізу ефективності перевезень тощо), так і для взаємодії з клієнтурою (терміналів самообслуговування для продажу квитків, інтерактивних інформаційних довідників);

- застосування переваг інструментів державного фінансового регулювання, таких як пільгове оподаткування, кредитування (гарантовані державою), а також ринкових механізмів щодо забезпечення обов'язкової платності послуг. Такі інструменти сприятимуть посиленню інвестиційної

привабливості як пасажирського сектору, так і об'єктів залізничного транспорту в цілому;

– моніторинг та аналіз попиту на пасажирські перевезення, моделювання поведінки пасажирів, посилення інформаційного забезпечення та комплексності обслуговування, подальше прискорення швидкості руху, обґрунтування можливості надання нових додаткових послуг пасажиром, забезпечення більшої гнучкості в тарифікації перевезень та ін., що в цілому сприятиме підвищенню якості транспортного обслуговування, зростанню привабливості залізничних пасажирських сполучень та більш повному задоволенню потреб клієнтів залізничного транспорту;

– підвищення зацікавленості працівників залізничного транспорту в оптимізації витрат на пасажирські перевезення та зростання їх якості; забезпечення для працівників соціальних гарантій.

Основа заходів з удосконалення пасажирських перевезень (рис. 1.2) є системне реформування залізничного транспорту, що спрямоване на підвищення прозорості діяльності підприємств залізничного транспорту, їх фінансових потоків. Важливим напрямом реформування є створення та забезпечення ефективного функціонування єдиного логістичного центру для вантажних і пасажирських перевезень, що позитивно вплине на якість організації та надання транспортних послуг, посилить координацію між учасниками транспортного процесу, підвищить рівень відповідальності за кінцевий результат – рівень задоволеності клієнтури.

Наведені заходи базуються на проведенні наукових досліджень, дослідженні та реагуванні на зміну факторів зовнішнього та внутрішнього середовища, аналізі структурно-функціональних зв'язків, розробці збалансованої системи оцінки ефективності пасажирських перевезень. Все це неможливо без активного процесу завершення розпочатих в галузі реформ і удосконалення (гармонізації) нормативно-правової бази функціонування залізничного транспорту [6].



Рис. 1.2. Напрями удосконалення пасажирських перевезень

1.3. Досвід регулювання тарифів на дальні пасажирські перевезення залізничним транспортом

Ціна продукції (тариф) - головна і універсальна форма взаємодії товаровиробника і ринку. Вона робить можливою (або неможливою) куплю - продаж товару, а отже, і саме економічне існування виробника продукту. Стосовно до пасажирських перевезень залізничним транспортом це правило справедливо по відношенню до Укрзалізниці, що є національним перевізником, який здійснює традиційні і швидкісні пасажирські перевезення

в дальньому сполученні по мережах залізниць України, країн ближнього і дальнього зарубіжжя.

У пасажирському русі застосовуються такі види пасажирських тарифів: загальний пасажирський - при проїзді в поїздах прямого і місцевого сполучень; приміський - при проїзді в поїздах приміського сполучення (в межах приміської зонний, на відстань до 200 км включно). Тарифи для проїзду в поїздах далекого та місцевого сполучень застосовуються на всіх відкритих для загального користування залізничних лініях, включених в постійну експлуатацію [7].

Програмою структурної реформи на залізничному транспорті до 2020 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України, визначено основні принципи проведення структурних перетворень і розвитку конкуренції в сфері пасажирських перевезень.

З огляду на потребу в адаптації тарифної системи в області пасажирських перевезень у дальньому сполученні на залізничному транспорті до вимог ринкової економіки і бізнес-моделі Укрзалізниці, досягнутої на сучасному етапі реформування, застосовується гармонізована система тарифів на залізничні перевезення, що забезпечує:

- реалізацію населенням конституційних прав на свободу переміщення по території України;
- реалізацію завдань в області перевезень пасажирів, багажу і вантажобагажу, визначених Програмою структурної реформи на залізничному транспорті;
- умови для створення і функціонування компаній - власників рухомого складу в області перевезень пасажирів, багажу і вантажобагажу незалежно від форм власності;
- економічно ефективну роботу власника інфраструктури залізничного транспорту загального користування і компаній в сфері залізничних перевезень пасажирів, вантажобагажу та багажу незалежно від форм власності;

- умови для розвитку конкуренції в сфері залізничних перевезень пасажирів, багажу і вантажобагажу;
- залучення інвестицій для оновлення об'єктів пасажирського комплексу залізничного транспорту;
- стимулювання впровадження інноваційних технологій і нової техніки в області перевезень пасажирів, багажу і вантажобагажу на залізничному транспорті.

Тарифи на перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу, що виконуються Укрзалізницею і організаціями, утвореними в процесі її реформування у внутрішньодержавному сполученні для користувачів послуг залізничного транспорту, встановлюються на рівні економічно обґрунтованих витрат, з урахуванням платоспроможного попиту населення країни, забезпеченням збереження дохідної бази Укрзалізниці від перевезень пасажирів, багажу і вантажобагажу в порівнянних умовах перевезень при поступовому скороченні субсидування за рахунок фінансових результатів роботи Укрзалізниці і компенсації збитків від пасажирських перевезень за рахунок державного і регіональних бюджетів [1].

Тарифи на перевезення пасажирів у внутрішньодержавному сполученні в складі дальніх поїздів встановлюються в залежності від категорії поїзда, типу вагона і дальності поїздки пасажирів. Тариф складається з чотирьох складових: інфраструктурної (45%), локомотивної (17%), вокзальної (3%) і вагонної (35%). При розрахунку тарифів на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу використовується параметрична модель, яка передбачає розподіл витрат за складовими тарифу (крім вокзальної) на витрати, пов'язані з початково-кінцевими і руховими операціями. Для вокзальної складової тарифу всі витрати відносяться на початково-кінцеві операції. У зв'язку з цим тарифні ставки диференційовані від відстані перевезення, і їх питома рівень знижується зі збільшенням дальності (за винятком вокзальної складової тарифу на перевезення).

Сучасна формула тарифу

$$T_{\text{пас}} = T_i + T_l + T_v + T_{\text{вок}}, \quad (1.1)$$

де T_i , T_l , T_v , $T_{\text{вок}}$ – відповідно інфраструктурна, локомотивна, вагонна та вокзальна складові тарифу.

Вартість проїзду пасажирів у дальньому сполученні визначається сумою квиткової частини тарифу ($T_{\text{квит}}$) та вагонної складової ($T_{\text{ваг}}$) за формулою:

$$T = T_{\text{ваг}} + T_{\text{квит}}. \quad (1.2)$$

Квиткова частина тарифу включає інфраструктурну, локомотивну і вокзальну складову:

$$T_{\text{квит}} = (T_{\text{лок}}^{\text{до}} S_{\text{ср}} + T_{\text{лок}}^{\text{пко}}) * K_{\text{лок}} + (T_{\text{інф}}^{\text{до}} S_{\text{ср}} + T_{\text{інф}}^{\text{пко}}) * K_{\text{інф}} + T_{\text{вок}} K_{\text{вок}}, \quad (1.3)$$

де $T_{\text{лок}}^{\text{до}}$ - тарифна ставка в частині рухових операцій в локомотивній складовій;

$T_{\text{лок}}^{\text{пко}}$ – тарифна ставка в частині початково-кінцевих операцій в локомотивній складовій;

$T_{\text{інф}}^{\text{до}}$ - тарифна ставка в частині рухових операцій в інфраструктурній складовій;

$T_{\text{інф}}^{\text{пко}}$ - тарифна ставка в частині початково-кінцевих операцій в інфраструктурній складовій;

$T_{\text{вок}}$ – тарифна ставка по вокзальній складовій;

$S_{\text{ср}}$ – середня відстань за конкретним тарифним поясом;

$K_{\text{лок}}$, $K_{\text{інф}}$, $K_{\text{вок}}$ - коефіцієнт індексації відповідно по інфраструктурній, локомотивній та вокзальній складовим.

Величина вагонної складової визначається за формулою:

$$T_{\text{ваг}} = (T_{\text{ваг}}^{\text{до}} S_{\text{ср}} + T_{\text{ваг}}^{\text{пко}}) * K_v + T_d K_d, \quad (1.4)$$

де $T_{\text{ваг}}^{\text{до}}$ – величина тарифу по руховим операціям з вагоном;

$T_{\text{ваг}}^{\text{пко}}$ - тарифна ставка в частині початково-кінцевих операцій;

T_d – оплата за додаткові послуги;

K_v , K_d - коефіцієнт індексації відповідно по вагонній складовій та за додаткові послуги.

Тарифи за послуги з використання інфраструктури залізничного транспорту загального користування для розрахунків між власником інфраструктури залізничного транспорту загального користування (Укрзалізниця) і компаніями - власниками рухомого складу встановлюються на:

1. послуги інфраструктури, що надаються безпосередньо при перевезеннях пасажирів, багажу і вантажобагажу (включаючи послуги локомотивної тяги і послуги вокзалів (багажних відділень) при наданні цих послуг власником інфраструктури);

2. послуги інфраструктури, пов'язані з:

- одиночним проходженням власних (орендованих) одиночних локомотивів за додатковими заявками перевізників;
- пересиланням власного (оренованого) пасажирського (багажного) вагона (поїзда) в порожньому стані від пункту приписки до місця, зазначеного власником, або до пункту приписки від місця його вивільнення;
- роботою локомотива парку Укрзалізниці з подачі, прибирання власних (оренованих) пасажирських, багажних і грузобагажних вагонів і т.д.

Тарифні ставки, ставки плат і зборів за послуги інфраструктури (з урахуванням послуг локомотивної тяги і послуг вокзалів (багажних відділень)), що надаються Укрзалізницею є єдиними для всіх компаній, незалежно від форм власності, і встановлюються по кожному виду послуг інфраструктури на відповідну одиницю виміру роботи, що виконується власником інфраструктури при наданні конкретного виду послуг інфраструктури. Тарифи на послуги інфраструктури (і локомотивної тяги), за

винятком вокзальної (багажної) складової тарифу, диференціюються залежно від швидкості руху.

Такий порядок формування тарифу на послуги з використання інфраструктури, яка надається Укрзалізницею, носить стимулюючий характер, спрямований на підвищення ефективності діяльності компаній при організації перевезень пасажирів, багажу і вантажобагажу. Так як при здійсненні більшого обсягу послуг інфраструктури компанія отримує додаткові доходи, а при зниженні ефективності роботи (залучення меншого обсягу пасажирів) - витрати на послуги з використання інфраструктури, що не покриваються доходами від перевезень пасажирів, будуть компенсуватися за рахунок власних коштів.

Тарифи на перевезення пасажирів у внутрішньодержавному сполученні в складі дальніх поїздів встановлюються в залежності від категорії поїзда, типу вагона і дальності поїздки пасажира. Передбачається, що виділення в структурі тарифів на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу у внутрішньодержавному сполученні даних складових дозволить враховувати доходи і витрати власника інфраструктури залізничного транспорту та перевізників за місцем їх виникнення і здійснювати оцінку ефективності роботи за видами діяльності.

Тарифні ставки (в тому числі за складовими) на економічно обґрунтованому рівні (базових ставок) на перевезення пасажирів у дальньому сполученні, перевезення багажу і вантажобагажу встановлюються з урахуванням середньомережевої собівартості.

При проектуванні тарифних ставок з урахуванням економічно обґрунтованого рівня (базових ставок) використовуються витрати з пасажирських перевезень за попередній рік, з розподілом їх по складових тарифу відповідно до Порядку ведення окремого обліку доходів, витрат і фінансових результатів за видами діяльності, тарифними складовими і укрупненим видам робіт відкритого акціонерного товариства Укрзалізниця [1].

З метою врахування особливостей платоспроможного попиту (різних за рівнем доходів, мотивації і частоті поїздок груп населення, з перевезень багажу та вантажобагажу), а також більш точного відображення в складових тарифів витрат на перевезення передбачається диференціація тарифів за видами перевезень та складових тарифу. Принцип побудови тарифів - поясний, тобто ставка тарифу встановлюється для певного діапазону відстаней - тарифного поясу. Для визначення вартості проїзду пасажирів береться відстань, відповідно тарифного поясу, передбаченого в таблицях вартості проїзду відповідного преїскуранта.

Тариф на проїзд пасажирів у поїздах встановлюється в залежності від типу вагона і категорії поїзда. Вартість повного або дитячого проїзду в залежності від типу вагона і категорії поїзда, вартість квитка, вартість плацкарту і розміри доплат до повного або дитячого квитка жорсткого загального вагона пасажирського поїзда при проїзді в вагонах або поїздах більш високої категорії визначаються за таблицями відповідного преїскуранта.

На одному маршруті можуть використовуватися поїзди різних категорій (фірмові, швидкі і пасажирські). Тарифи на фірмові потяги приблизно на 33% вище, ніж на швидкі і пасажирські потяги. Крім того, поїзди можуть містити вагони різних типів, тариф на які відповідно різняться (в середньому тариф на перевезення в купе в 2,8 рази дорожче, ніж в плацкартному вагоні).

Тарифи на проїзд у фірмових поїздах Укрзалізниці дозволено збільшувати за якість обслуговування і комфортабельність поїздки до 150% до вартості проїзду в звичайних поїздах.

Вартість проїзду у всіх типах вагонів і категорій поїздів складається з вартості квитка та вартості плацкарту і визначається за таблицями відповідного преїскуранта. Вартість проїзду включає в себе безпосередньо вартість квитка, вартість плацкарту, страхування, збори за продаж і обробку платежу, а також вартість послуг.

Тариф може бути збільшений за рахунок додаткових послуг (вагони поліпшеної комфортності 1 і 2 класу), вартості постільних речей (входить у вартість квитка, але різняться за категоріями поїздів і типам вагонів), харчування, обов'язкового страхового внеску, зборів за послуги, пов'язані з перевезенням пасажирів, ручної поклажі, багажу і вантажів. Таким чином, існує велика кількість тарифів, які залежать від рівня сервісу.

Відповідно до норм антимонопольного законодавства держава здійснює регулювання тарифів за деякими видами перевезень: перевезення пасажирів залізничним транспортом загального користування у внутрішньодержавному сполученні (за винятком перевезень у вагонах категорії СВ і купе), а також перевезення багажу, вантажобагажу залізничним транспортом загального користування у внутрішньодержавному сполученні. Ці перевезення утворюють регульований сегмент пасажирських перевезень залізничного дальнього сполучення.

Держава виділяє субсидії з федерального бюджету на відшкодування втрат у доходах, пов'язаних з регулюванням тарифів. Тарифи встановлюються у вигляді фіксованих (граничних) цінових ставок, зміна яких по роках здійснюється з використанням індексів до діючих рівнів.

Тарифи на перевезення у вагонах категорії купе, СВ і люкс, що утворюють окремий сегмент, а також диференційовані за календарними періодами року індекси зміни тарифів в даних вагонах встановлюються компанією самостійно.

Тарифна політика передбачає застосування основних інструментів - індексація, гнучкий графік тарифного регулювання та проведення спеціальних маркетингових акцій для забезпечення беззбитковості і ефективності пасажирських перевезень у дальньому сполученні (рис. 1.3).

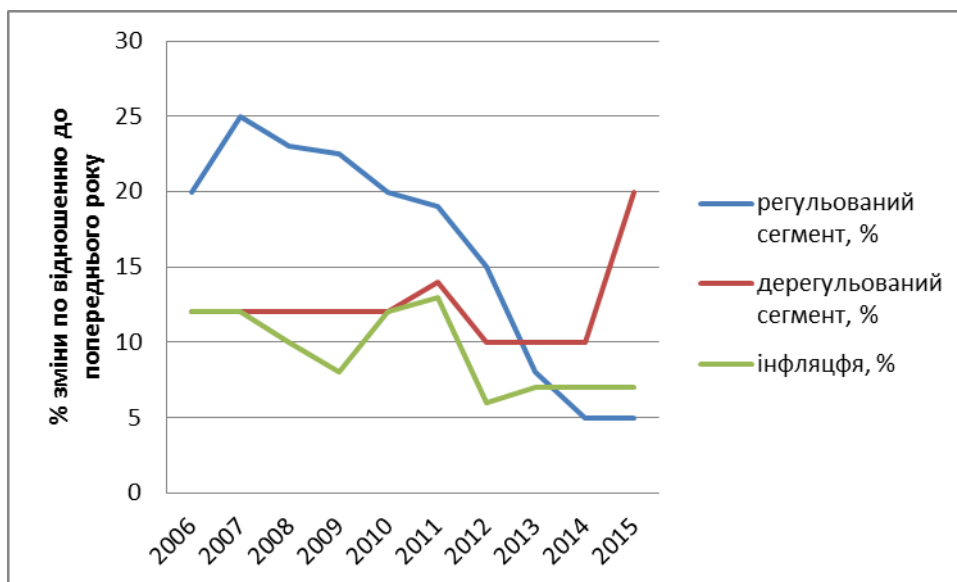


Рис. 1.3. Співвідношення рівня індексації тарифу регульованого і дерегульованого сегменту з рівнем інфляції

Аналіз рівня індексації тарифів на пасажирські перевезення в останні роки показує суттєве скорочення державної підтримки не тільки дерегульованого, але і регульованого сегмента.

Аналіз показує, що за рахунок високого темпу індексації тарифів в дерегульованому сегменті перевезень до 2013 року, рівень тарифу досяг такої величини, яка не дозволяє залізничних перевезень в даному сегменті бути конкурентоспроможними по відношенню до інших видів транспорту.

Проведений аналіз практики формування тарифів і тарифної політики на перевезення пасажирів у дальньому сполученні показує, що розвиток системи тарифного регулювання забезпечує стабільне функціонування Укрзалізниці і дозволяє успішно конкурувати з авіакомпаніями та іншими видами транспорту на маршрутах короткої і середньої протяжності. Разом з тим, для кардинального оновлення парку пасажирських вагонів, особливо плацкартних, використовуваних заходів тарифного регулювання і стимулювання попиту недостатньо.

1.4. Обґрунтування необхідності зміни моделі тарифного регулювання

Для досягнення стратегічних цілей забезпечення високого рівня клієнтоорієнтованості, переходу до високоефективної, фінансово-стійкої та інноваційної моделі бізнесу пасажирських перевезень, що гармонійно враховує вимоги і очікування пасажирів, необхідно створити привабливі умови як для стимулювання попиту при стабільному довгостроковому тарифі, так і для оновлення рухомого складу і підвищення якості сервісу.



Рис. 1.4. Підвищення ефективності пасажирських перевезень

Ці заходи вимагають залучення додаткових ресурсів або пошуку механізмів підвищення ефективності операційної діяльності, підвищення доходів за рахунок максимізації цінності поїздки і припливу нових

пасажирів, збільшення доходів за рахунок пропозиції нових інноваційних продуктів пасажирських перевезень, а також підвищення ефективності управління інвестиційними ресурсами. Ключовими аспектами підвищення ефективності діяльності Укрзалізниці є задоволення потреби в пасажирських перевезеннях далекого прямування, створення умов для забезпечення відповідності вартості і якості послуг, що надаються, застосування сучасних методів формування тарифів і тарифної політики [8].

Ці цілі визначають логіку дослідження оцінки якості транспортного обслуговування в пасажирському комплексі, застосування нових форм і процесного підходу до управління обігом пасажирських вагонів, до вдосконалення тарифної політики, як з позицій підвищення споживчої вартості, так і з позицій обґрунтованого інвестування в модернізацію парку вагонів для підвищення комфортності поїздки та забезпечення задоволеності пасажирів. Незважаючи на лояльність клієнтів залізничного транспорту, цінової і часовий чинник є одним з визначальних при виборі видів транспорту, саме ці чинники в більшості випадків визначають якість транспортного обслуговування пасажирів:

1. При дальності поїздки до 1000 км - конкуренція з автобусними компаніями, які завжди дешевше при порівнянній часу поїздки;
2. При дальності поїздки від 1000 до 2000 км - конкуренція з авіаперевізниками, які використовують динамічне ціноутворення на основі сегментації ринку і пропонують тарифи на 30-40% нижчі від вартості проїзду в купейному вагоні;
3. При дальності поїздки понад 2000 км - практично повна відсутність конкуренції з-за високих питомих витрат, субсидування авіаперевезень і незрівнянного часу поїздки;
4. Відсутність можливості застосування гнучкого ціноутворення на залізничному транспорті через правові обмеження.

Для підвищення задоволеності пасажирів поїздкою по залізниці необхідно домогтися однорідності якості обслуговування і рухомого складу в

поїздах далекого прямування. Важливими споживчими параметрами для пасажирів визнані: зручний розклад в кінцевих точках маршруту, гарантована висока якість пасажирських вагонів, включення у вартість проїзду харчування, преси та інших послуг сучасного поїзда.

У перспективі підвищення комфорту перевезення пасажирів поїздами Укрзалізниці має проявитися в підвищенні маршрутної швидкості і зручності розкладу для всіх типів поїздів, при збереженні відповідного пріоритету для фірмових, розвитку спектру послуг та якості обслуговування в поїздах, забезпеченні всіх нефірмових поїздів вагонами з біотуалетами та кондиціонерами.

Для забезпечення беззбитковості і ефективності пасажирського комплексу необхідно достовірне прогнозування обсягу пасажиропотоку не тільки для формування прогнозу доходних надходжень, а й для ефективного призначення пасажирських поїздів.

Підвищення точності і достовірності прогнозів пасажиропотоку може бути досягнуто деталізацією потреб в перевезеннях по структурних складових (сегментах) і тимчасових інтервалах протягом року. Укрупнення оцінка і систематичний моніторинг еластичності попиту на пасажирські перевезення за сегментами прогнозування повинен враховувати основні тенденції в зміні попиту на пасажирські перевезення. На сучасному етапі розвитку економічної ситуації в Україні і в світі можна виділити наступні основні тенденції, які призвели до зміни попиту на пасажирські перевезення в регульованому і дерегульованому сегментах далекого залізничного сполучення:

- стагнація української економіки, що переходить в рецесію;
- високі геополітичні ризики;
- економічні наслідками розвитку політичної кризи на Україні.

Стратегічні завдання з управління ефективністю пасажирських перевезень орієнтовані на перехід від управління за сегментами ринку до управління на маршрутах:

1. Забезпечення заявлених маршрутних швидкостей.
2. Підвищення комфортності поїздки.
3. Формування зручного розкладу.
4. Зниження вартості перевезення.
5. Пропозиція комплексного продукту (інтермодальні перевезення).
6. Облік регіональних особливостей, конкурентного оточення, соціального портрета пасажера.

Конкретизація попиту на маршрутах з урахуванням конкурентного оточення і платоспроможного попиту населення дозволить оптимізувати експлуатаційні витрати компанії за рахунок забезпечення оптимальної пропорції експлуатованого і відставленого від руху вагонного парку, призначення нових поїздів, оптимізації маршрутів і розкладів.

Однакова тарифікація перевезень в новому і старому рухомому складі не тільки знижує задоволеність пасажера, а й демотивує перевізника до оновлення рухомого складу.

Інвентарний парк пасажирських вагонів у 2017 році нараховував 5126 од., експлуатаційний парк 3124 од. Знос парку пасажирських вагонів складає 87 % [9]. Стан інвентарного парку пасажирських вагонів наведено на рис. 1.5.

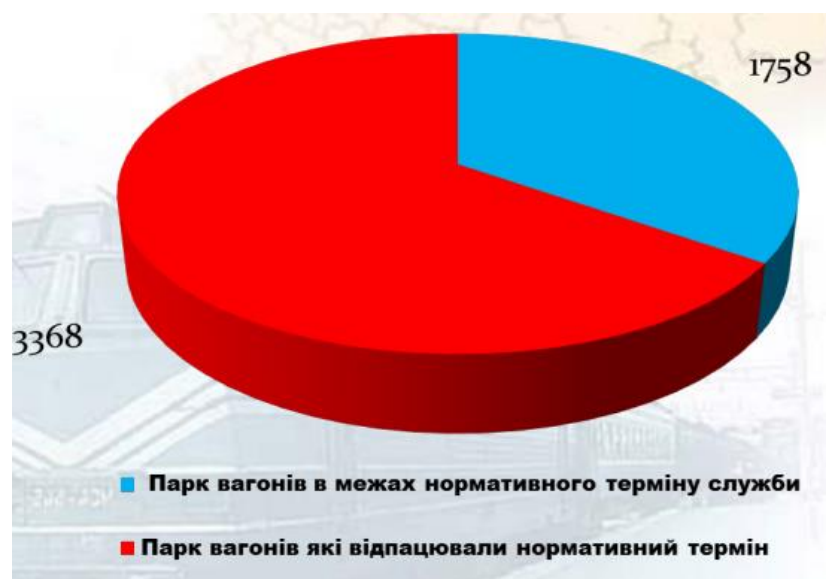


Рис. 1.5. Інвентарний парк пасажирських вагонів

На засіданні правління ПАТ «Укрзалізниця» від 29.11.2016 схвалено Програму (прогнозу) оновлення рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця» на період до 2021 року (далі – Програма), метою якої є планомірне (протягом 5 років) оновлення за рахунок придбання, модернізації та капітальних ремонтів тягового рухомого складу, пасажирських та вантажних вагонів, електро та дизельпоїздів і рейкових автобусів. Потреба у фінансуванні заходів Програми на 2017-2021 роки складає:

- 103,82 млрд. грн. в т. ч. придбання рухомого складу – 85,4 млрд. грн.,
- капітальний ремонт рухомого складу з подовженням терміну служби та модернізацією (вантажні, пасажирські та маневрові локомотиви) - 7,4 млрд. грн.,
- капітальний та деповський ремонт вантажних вагонів – 4,1 млрд. грн.,
- капітальний ремонт пасажирських вагонів – 5,1 млрд. грн.,
- капітальний ремонт моторвагонного рухомого складу – 1,8 млрд. грн.

Потенційними виробниками продукції для потреб залізничної галузі у переважній більшості будуть українські виробники.

В сучасних умовах зниження загального обсягу пасажирських перевезень та їх великий нерівномірності в часі і просторі результати розрахунків собівартості конкретних перевезень дозволяють економічно обґрунтовано приймати оптимальні рішення різних завдань, пов'язаних з формуванням конкретних поїздів і їх призначенням для роботи на певних маршрутах. Вони необхідні також для формування методики розподілу доходів між дирекціями і дорогами, економічних взаємин між дирекціями і регіонами, для встановлення рівня пасажирських тарифів і їх диференціації по відстанях, типам вагонів і категоріям поїздів. Розрахунки собівартості перевезень в конкретних поїздах виконуються методом витратних ставок.

Сучасна методика формування собівартості для тарифних цілей повинна враховувати основні складові витрат пасажирської компанії на оплату послуг інфраструктури, тяги і залізничних вокзалів. Для підвищення задоволеності споживачів та оптимізації операційних витрат повинні бути

розглянуті можливості та розроблені механізми варіативного зміни цих складових при зміні попиту, необхідних параметрів якості перевезень і швидкостей руху.

Багатоетапне розподіл значної частини загальних для всіх видів перевезень (вантажних і пасажирських) витрат може спотворити показники беззбитковості далеких пасажирських перевезень і приводити до неправильних висновків про ефективність інвестицій в розвиток рухомого складу.

Підвищення операційної ефективності обумовлено розвитком конкуренції в області пасажирських перевезень як з боку автомобільного та автобусного транспорту, так і з боку авіації. Міжміське автобусне сполучення і переміщення особистим автотранспортом має значну цінову переваги в порівнянні з поїздкою залізничним транспортом, крім того час у дорозі на автобусі або автомобілі на коротких і середніх відстанях не перевищує час руху пасажирського потягу. З ростом рівня доходу частина населення замінює поїздки залізницею на авіапереліт, крім того, субсидування авіаперевезень дозволяє авіакомпаніям конкурувати із залізничним транспортом за ціною. Залізничні перевезення зберігають конкурентоспроможність на відстанях 300-1000 км, а також ефективно реалізуються на напрямках, де відсутні інші види транспорту.

Світова практика управління тарифами в галузях природних монополій накопичила інноваційний інструментарій, що забезпечує ефективну інвестиційну політику і розвиток виробничого потенціалу.

Акценти в цьому інструментарії орієнтовані не стільки на методологію формування витрат, скільки на встановлення економічно обґрунтованого рівня норми прибутку. Норма прибутку, що закладається в ціну на товари і послуги, повинна забезпечувати як рішення тактичних завдань щодо забезпечення беззбитковості виробництва і мотивації співробітників, так і досягнення стратегічних цілей модернізації засобів виробництва, підвищення

/ збереження конкурентоспроможності компанії при виконанні податкових зобов'язань перед державою.

Крім того, сучасний економічний інструментарій дозволяє розглядати норму прибутку як синтетичну величину, що складається з елементів, що відбивають взаємодію / інтереси учасників виробничого процесу. У корпораціях холдингового типу, в яких технологічний процес забезпечується взаємодією декількох підрозділів, норма прибутку повинна забезпечувати прибутковість кожної зацікавленої сторони. Новий економічний інструментарій дозволяє задіяти в процесі отримання прибутку активи різних учасників бізнес-процесу, а також капітал сторонніх інвесторів. Саме такий підхід відображений в принципі економічно обґрунтованої прибутковості на інвестований капітал.

В даний час одним із пріоритетних завдань розвитку пасажирського комплексу є пошук нових стратегічних рішень і інструментів в ціноутворенні в умовах дефіциту власних інвестиційних ресурсів і тарифних обмежень. Відсутність належного обсягу коштів для оновлення рухомого складу, в т. ч. в пасажирському комплексі, змушує шукати нові механізми залучення інвесторів із забезпеченням гарантованого доходу на вкладений капітал, нові стратегічні рішення, в т. ч. в тарифній сфері.

Цільові завдання стратегії розвитку пасажирської компанії вимагають різних видів ресурсів, джерелами яких можуть бути: витрати, що відносяться на собівартість; доходи, які залежать від тарифної політики і прибуток, яку направляють на інвестиції. У таблиці 1.2 структуровані завдання пасажирської компанії, пов'язані з змінними ресурсами, що дозволило виділити комплекс проблем, що вирішуються в цьому дослідженні.

Наслідком розробки методів регулювання тарифів для оновлення парку вагонів, буде поява можливості в повному обсязі виконати соціальні зобов'язання щодо забезпечення транспортної рухливості населення; для залізничного транспорту - зберегти частку ринку транспортних послуг; для Укрзалізниця - знизити перехресне субсидування перевезень регульованого

сегмента за рахунок дерегульованого сегмента і запобігти скорочення інвестиційних програм.

Таблиця 1.2

Проблемне поле формування пасажирських тарифів

Ресурси, що варіюються			
Цільова задача	Витрати, що відносяться на собівартість	Доходи, що залежать від тарифної політики	Інвестиції
Підвищення задоволеності споживачів	Підвищення якості сервісу пасажирського перевезення, процесний підхід до управління обігом пасажирського вагона з урахуванням коливань попиту	Гнучке «справедливе» регулювання, прозоре для пасажирів, державне субсидування соціально значущих перевезень	Оновлення парку вагонів
Забезпечення беззбитковості	Сучасна методика формування собівартості для тарифних цілей	Багатопрофільна система ціноутворення	Формування власних джерел прибутку для оновлення рухомого складу
Оновлення парку рухомого складу	Зріст амортизації	Включення до тарифу інвестиційної складової	Формування варіативних механізмів інвестування для оновлення рухомого складу
Підвищення операційної ефективності	Lean менеджмент, кадрова політика і зростання компетенцій	Побудова ефективної тарифної моделі пасажирської компанії по оплаті послуг інфраструктури, тяги і залізничних вокзалів	Державно-приватне партнерство

Структурування проблеми формування варіативних механізмів інвестування для оновлення рухомого складу з використанням інноваційних

моделей регулювання пасажирських тарифів дозволяє визначити набір дослідницьких завдань і робочі гіпотези дослідження (рис 1.6).

У виконанні завдання забезпечення перевезень наявними парком пасажирських вагонів за рахунок підвищення ефективності його використання можна виділити:

- аспект організації руху і вибору експлуатаційної моделі пасажирського руху;
- економічний аспект, що відображає введення додаткових методів для прийняття управлінських рішень.

У даній роботі розглядається економічний аспект підвищення ефективності з позиції розвитку системи показників процесу управління оборотом вагона.



Рис. 1.6. Декомпозиція проблеми оновлення парку вагонів з використанням методів регулювання пасажирських тарифів

Декомпозиція проблеми враховує параметри і фактори управлінського рішення, варіанти пропонованих рішень для забезпечення необхідного обсягу пасажирських перевезень та параметри рішення в області інвестицій, управління витратами і прибутком, а також параметрами моделі експлуатаційної діяльності пасажирської компанії. Серед зовнішніх факторів пропонується враховувати можливості зростання попиту на пасажирські перевезення, обмеженість тарифного покриття витрат на соціально-значимі перевезення, а також обмежені інвестиційні ресурси Укрзалізниці.

Проведений аналіз виділяє два варіанти забезпечення попиту на пасажирські перевезення в дальньому сполученні: наявним парком за рахунок підвищення операційної ефективності або оновленим і збільшеним парком вагонів.

Застосування нових інструментів тарифного регулювання в пасажирському комплексі, підтримане державними директивами і галузевою наукою, створить передумови динамічного розвитку пасажирського залізничного комплексу України.

1.5. Висновки за розділом 1

1. Основними сегментами ринку залізничних перевезень у дальньому сполученні є регульований сегмент, що включає перевезення в загальних і плацкартних вагонах, і дерегульованого сегмент, основними продуктами якого є перевезення пасажирів у вагонах купе та СВ.

2. Основними напрямками досягнення беззбитковості і ефективності діяльності Укрзалізниці на сучасному етапі є:

- Маркетингові акції і тарифна політика;
- Розширення продуктового портфеля;
- Підвищення швидкості поїздки і скорочення часу в дорозі;
- Реалізація стратегії клієнтоорієнтованості;
- Оновлення рухомого складу.

3. Рішення завдання модернізації парку вагонів для підвищення комфортності залізничного перевезення пасажирів і забезпечення мобільності населення країни ускладнюється розвитком конкуренції з боку авіаційного, автомобільного (в тому числі особистого) і автобусного транспорту.

4. Сучасні цілі розвитку пасажирського комплексу визначають логіку дослідження: від оцінки резервів збільшення обсягу перевезень далекого прямування, застосування нових форм і процесного підходу до управління обігом пасажирських вагонів для забезпечення пасажиропотоку наявним парком до вдосконалення тарифної політики з позицій обґрунтованого інвестування в модернізацію парку вагонів для підвищення комфортності перевезення пасажирів і забезпечення мобільності населення країни