

СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВОЛОДИМИРА ДАЛЯ
Факультет транспорту і будівництва
Кафедра логістичного управління та безпеки руху на транспорті

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до дипломної кваліфікаційної роботи
освітньо-кваліфікаційного рівня магістр

галузі знань 27 – «Транспорт»
спеціальності 273 Залізничний транспорт/ Інтероперабельність і безпека на
залізничному транспорті

на тему: «Удосконалення системи управління персоналом пасажирського
комплексу залізничного транспорту в умовах кризи»

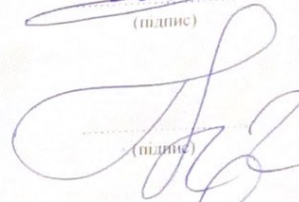
Виконав: здобувач вищої освіти
групи ІБЗТ-21зм
Савченко О.С.

Керівник: проф.Чернецька-Білецька Н.Б.

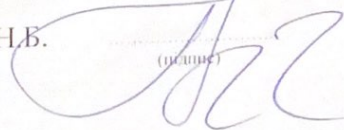
Завідувач кафедри: проф.Чернецька-Білецька Н.Б.



(підпис)



(підпис)



(підпис)

ВСТУП

Актуальність теми. Тенденції функціонування вітчизняного пасажирського комплексу залізничного транспорту наразі не узгоджені з соціальними вимірами глобальних трансформацій і не відповідають вимогам споживачів. Через системне ігнорування потреби в модернізації технологічної бази організації послуг з перевезення пасажирів та відсутність суттєвого прогресу в питаннях якості, культури їх обслуговування поки що пасажирський комплекс залізничного транспорту перебуває в стані кризи і втрачає провідні позиції на ринку.

Інтенсифікація процесів глобалізації зумовила суттєві трансформації в системі вимог споживачів транспортних послуг і сприяла кардинальній перебудові механізму їх сервісного обслуговування. Швидкість, гнучкість і мультимодальність пасажирських перевезень є найвагомими детермінантами сучасного етапу розвитку сфери транспортних послуг і визначають пріоритетність модернізації пасажирського комплексу залізничного транспорту.

Для подолання проявів системної кризи та відновлення лояльності споживачів сьогодні вітчизняний пасажирський комплекс залізничного транспорту гостро потребує впровадження дієвих антикризових інструментів і формування на їх основі прогресивної системи антикризового управління процесами реалізації якісних трансформацій у сфері пасажирських перевезень залізничної галузі.

Мета і завдання дослідження. Мета – удосконалення системи управління персоналом пасажирського комплексу залізничного транспорту. Основні завдання:

- виконати аналіз методів забезпечення розвитку пасажирських перевезень залізничним транспортом;
- виконати аналіз стану пасажирських перевезень вітчизняного залізничного транспорту й удосконалити методичні положення щодо виявлення проявів криз у пасажирському комплексі залізничного транспорту;

– сформувані основи формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту з урахуванням стратегічних напрямів забезпечення зростання суспільної цінності сектору пасажирських перевезень для стейкхолдерів.

Об’єкт дослідження – процес управління пасажирським комплексом залізничного транспорту в умовах кризи.

Предмет дослідження – система управління пасажирським комплексом залізничного транспорту.

Дослідницькі прийоми та методи. Систематизація та класифікація, порівняльний аналіз, графічний метод, системний підхід, моделювання.

Наукова новизна отриманих результатів:

– удосконалено механізм впровадження онбордінгу в систему управління персоналом пасажирського комплексу залізничного транспорту, який, на відміну від існуючих, розкриває процес реалізації, складові забезпечення, напрямки фокусування і результати використання онбордінгу для підвищення компетентності і лояльності персоналу в умовах реформування і цифрової трансформації залізничного транспорту.

– отримали подальший розвиток організаційні засади антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту, які, на відміну від існуючих, містять пропозиції щодо формування антикризового відділу й розкривають мету, функції, види управлінських дій залежно від рівня антикризового управління (стратегічний, тактичний, оперативний) та результати його функціонування.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що обґрунтовані в роботі висновки, методичні підходи і практичні рекомендації можуть бути використані для розроблення антикризової політики пасажирського комплексу залізничного транспорту і дозволять сформуванню ефективної інструментарій подолання проявів криз функціонування пасажирського комплексу залізничного транспорту, підвищити його соціально-економічну ефективність і забезпечити стає зростання.

Апробація результатів дипломної кваліфікаційної роботи магістра та публікації. Відповідно до теми кваліфікаційної роботи опубліковані наукові публікації у фахових виданнях України, результати роботи докладалися на студентських науково-практичних конференціях кафедри ЛУБРТ СНУ ім. В.Даля (2021-2022р.р.).

Структура і об'єм роботи. Кваліфікаційна робота магістра складається зі вступу, 3 розділів, заключення, списку використаних джерел з 29 найменувань на 3 сторінках. Загальний об'єм кваліфікаційної роботи магістра складає 91 стор. Робота включає 14 рисунків та 3 таблиці по тексту.

1.ПЕРЕДУМОВИ І ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ КРИЗ

1.1. Тенденції і закономірності розвитку пасажирських перевезень залізничним транспортом

Пасажирський залізничний транспорт приносить значні суспільні блага у вигляді швидкого переміщення, скорочення кількості заторів на дорогах, зменшення забруднення повітря і викидів вуглекислого газу, а також зниження збитків в результаті аварій.

Уряди всіх розвинених країн інвестують значні кошти в розвиток мережі пасажирських залізничних перевезень. Так само діють і країни, які демонструють інтенсивний розвиток і хочуть в перспективі стати розвиненими. А тому щоб зробити Україну розвинутою і процвітаючою країною важливо вдосконалювати систему пасажирських залізничних перевезень.

Натомість в Україні відбуваються негативні зміни в діяльності залізничного транспорту і безпосередньо у сфері пасажирських перевезень, що спонукає науковців та фахівців вирішувати безліч наукових проблем, розробляти нові інноваційні проєкти в умовах дефіциту коштів.

В останні роки нові наукові роботи в галузі економіки залізничних пасажирських перевезень в нових умовах функціонування починають набирати обертів. Протягом останніх років проблеми ефективності та конкурентоспроможності пасажирських перевезень розглядали багато дослідників, але найбільшу увагу цим питанням було приділено в роботах таких вчених, як В. Дикань, Ю. Бараш, Ю. Кулаєв, Г. Ейтутіс, І. Аксьонов, О. Дейнека, Л. Позднякова, О. Матусевич, К. Шерепа, А. Момот, О. Карась, Л. Марценюк, В. Яновська, Н. Колеснікова, О. Пінчук, О. Бакалінський, О. Громова, Н. Богомолова та ін. [1–19].

Зважаючи на досягнення вчених у сфері пасажирського залізничного транспорту слід першочергово розглянути питання умов, тенденцій і закономірностей розвитку залізничних пасажирських перевезень у світі. Обираючи методологію дослідження необхідно враховувати, що традиційні

підходи й концепції управління економічними системами все частіше виявляються недостатніми для вирішення складних сучасних проблем, оскільки суттєво змінилося зовнішнє середовище та зросла його невизначеність. Традиційні підходи й технології управління не встигають за динамікою змін. Поведінка складних соціально-економічних систем стає принципово непередбачуваною, а їхній розвиток здійснюється через випадковий вибір з безлічі альтернатив [20].

Кризові явища у світогосподарському комплексі, їх поширення на різні сегменти світового ринку та не лінійність і нестійкість економічних процесів зумовлюють звернення до синергетичної парадигми [21, с. 63]

Синергетичний вектор економічної науки, започаткований у 70-х роках ХХ століття, допомагає простежувати поведінку систем без повної інформації про їх будову. Синергетика в цілому та економічна синергетика у тому числі як теорія самоорганізації, долаючи стереотипи лінійного мислення та уявлення про світ, зв'язки у якому мають жорсткий причинно-наслідковий характер, а ланцюги є лінійними, розглядає економічні процеси як динамічні, самоорганізуючі та створює при цьому зовсім інший категоріальний апарат, а також дає інше розуміння раніше вживаних понять, надаючи їм особливого відтінку [22]. Формується нова методологія, яка отримала назву «нелінійне мислення», складові якої розкрито в [3].

Синергетика виходить з того, що лінійний характер розвитку процесів і рівноважні стани аж ніяк не є домінуючими в реальності; більшої уваги дослідників заслуговує непередбачуваність поведінки досліджуваних систем в періоди їх нестійкого розвитку, у точках біфуркації, в яких малі випадкові флуктуації можуть надати сильні впливу на траєкторію процесу (в той час як в умовах «рівноваги», зазвичай розглядаються традиційною наукою, великі флуктуації мало впливають на хід процесу). Виникаючий поблизу точки біфуркації «хаос» не означає, що порядок зникає; він означає, що динаміка процесу стає внутрішньо непередбачуваною [22].

Синергетику можна розглядати як частину системного аналізу, так як їх спільний інтерес – це загальні принципи, що лежать в основі функціонування

систем. Одночасно ці науки відрізняються тим, що за допомогою методів системного аналізу успішно досліджуються системи різного характеру – концептуальні і матеріальні, сильно і слабо структуровані, а метод синергетичного аналізу акцентує увагу на аналізі систем, що самоорганізуються, досліджуючи конкретні принципи і механізми самоорганізації. У частині моделювання системних взаємодій метод синергетичного аналізу дозволяє більш тонко враховувати в дослідженні кооперативні, когерентні, самоузгоджені системні процеси, які неминуче виникають у складних нелінійних системах [23, с. 17]. Застосування основних принципів і положень синергетики дає змогу подивитися на процеси інституційних змін як на такі, що мають нелінійну, стрибкоподібну, біфуркаційну конфігурацію, виявити можливості створення синергетичних інституційних ефектів та нових джерел економічного зростання [22, с. 34].

Синергетика вказує, що характер еволюційного розвитку складних відкритих систем не може повною мірою бути проявлений без розгляду проблеми складності як сукупності об'єкт-суб'єктних відносин при приматі суб'єкта. Економічна синергетика є наукою про становлення суб'єкта, в той час як рішення в області макро- і мікроекономіки засновані на «свободі економічного вибору і соціальній підтримці політичних рішень» [23].

Вищезазначене обґрунтовує актуальність і необхідність переходу до синергетичної концепції пояснення економічних явищ і процесів, яка повинні і забезпечити: цільовий підхід до дослідження економічної системи; представлення макроекономіки як складної системи, яку неможливо звести до продуктивного факторного потенціалу мікроекономіки; проведення економічного аналізу на базі дослідження потенційних характеристик складних відкритих систем, актуалізуючи їх динамічний потенціал через цільову взаємодію, тобто з урахуванням суб'єктивного початку; моделювання кореляцій поведінкових функцій кожного суб'єкта, адекватного певному структурному рівню системи, з механізмами реалізації динамічного потенціалу і способами якісного переходу в новий стан [24].

В основі синергетичного підходу до управління економічними системами

лежить механізм узгоджених зовнішніх впливів з її внутрішніми властивостями [25]. Така резонансна взаємодія визначається не силою керуючого впливу, а його узгодженістю з внутрішніми властивостями системи. У зв'язку з чим необхідно ставити і вирішувати задачу пошуку загальних об'єктивних законів процесів управління, що дозволяє максимально враховувати властивості досліджуваного об'єкта і об'єктивні закони єдності процесів самоорганізації та управління складними системами [26, с. 8].

Таким чином, методологія економічної синергетики дозволяє зрозуміти не лінійність процесів становлення нових інституційних систем, виявити вплив інституційної інтенсифікації на процеси економічної динаміки, визначити й розмаїття траєкторій, за якими може піти система після проходження точки біфуркації, що особливо актуально для дослідження розвитку такої глибоко інтегрованої у суспільство структури як залізничні пасажирські перевезення.

Сучасна світова транспортна система, в тому числі і пасажирських перевезень сформувалася під впливом НТП, і є відображенням рівня розвитку, структури економіки, а також залежності від геополітичних аспектів. На сьогоднішній день ринок залізничних пасажирських перевезень зазнає впливу різноманітних факторів: макро- і мікроекономічні, зовнішні і внутрішні, регіональні і локальні, поточні, соціальні, культурні, демографічні, природні, науково-технічні, інформаційні і ряд інших факторів.

На думку А. Харитонові [27] фактори попиту залізничних пасажирських перевезень поділяються на позатранспортні, міжтранспортні і внутрішньогалузеві, що і відображено на рис. 1.1.

Позатранспортні (позагалузеві) фактори знаходяться за межами впливу залізничного транспорту (економічні, політичні, демографічні, природно-кліматичні та ін.). Міжтранспортні фактори частково залежать від діяльності залізниць і визначають залежність залізничного транспорту від інших видів транспорту. Ціни конкурентів і якість їх послуг у багатьох випадках має вирішальне значення на формування попиту.

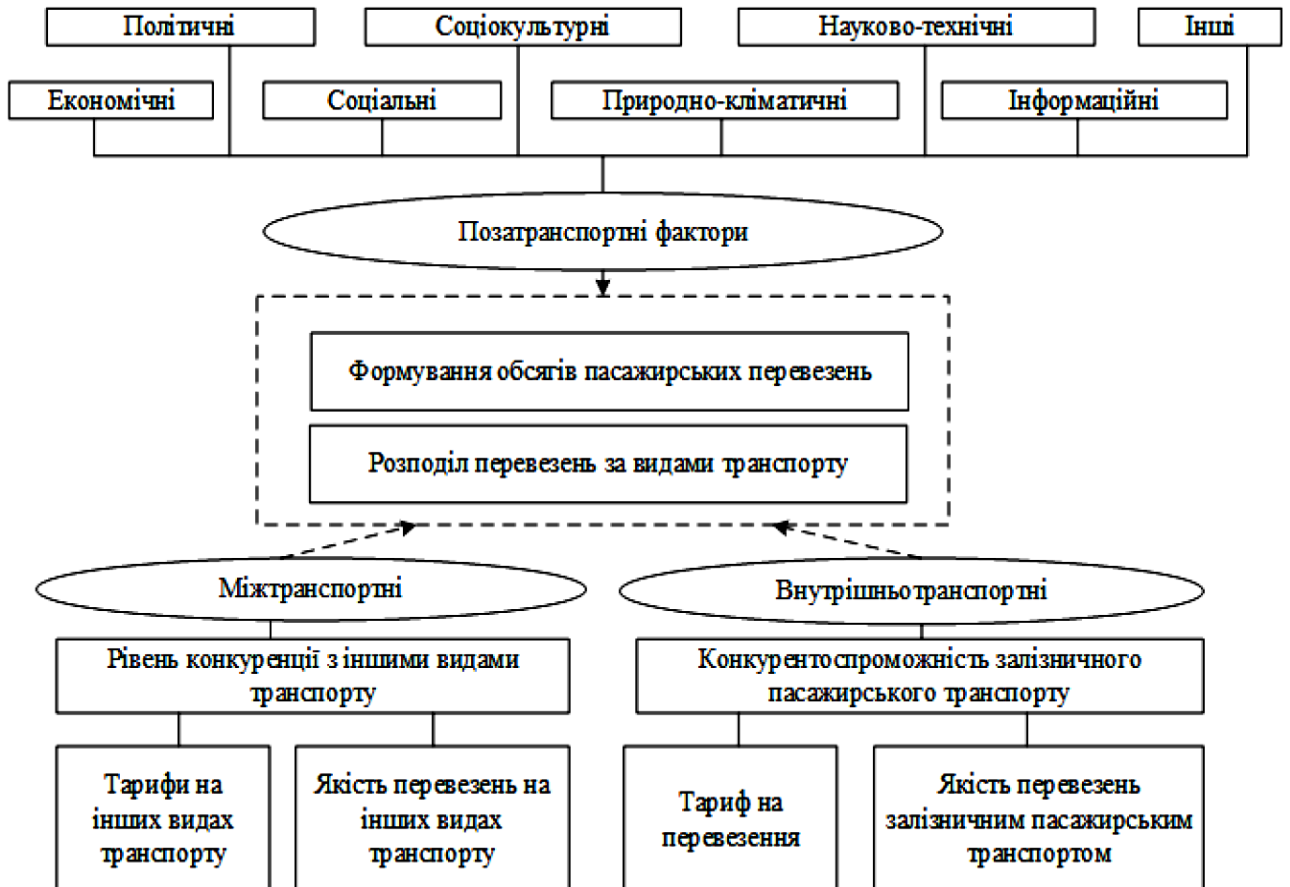


Рис.1.1. Класифікація факторів попиту залізничних пасажирських перевезень

Внутрішньогалузеві фактори повністю залежать від залізничного транспорту. Вплив внутрішньогалузевих факторів, особливо рівня тарифів, на величину попиту є найбільш сильним. Якість пасажирських перевезень (швидкість, комфортабельність, безпека поїздки та інші) визначає конкурентоспроможність залізничного транспорту і, в кінцевому рахунку, його привабливість для потенційних пасажирів. В умовах підвищення попиту на пасажирські перевезення посилилася конкуренція на даному ринку.

У свою чергу рівень тарифів, безпеки і сервісу пасажирських перевезень залежить від стану ресурсів пасажирського господарства і ефективності управління ними, які в сукупності є економічним потенціалом. До складу останнього, на думку вчених [28–29], входять такі компоненти, як техніко-технологічний, організаційно-управлінський, фінансово-економічний, трудовий, інноваційний, інвестиційний і матеріально-логістичний потенціали

При розкритті позатранспортних факторів особливу увагу приділяють глобалізації та інтерналізації, демографічним, соціально-культурним,

економічним, політичним, природно-екологічним і просторовим факторам. Демографічна ситуація значно впливає на завантаження пасажирського комплексу. Вона представляє собою зовнішній, об'єктивний і довготривалий фактор, який визначає обсяги пасажирських перевезень. Демографічна ситуація залежить від народжуваності, старіння і смертності населення, а також від видів, рівня і напрямку міграції. Нині спостерігається різке зростання чисельності населення Землі. Якщо у 1950 році чисельність населення становила 2,5 млрд осіб, то у 1990 році цей показник сягнув 5,3 млрд, а у 2019 році – 7,7 млрд осіб.

Завдяки глобалізації та інтернаціоналізації в останні десятиліття у світі спостерігається своєрідний «вибух» міждержавної міграції населення. Він охопив, по суті, всі види міждержавних міграцій: етнічну міграцію, котра складається з двох потоків – консолідуючого, тобто повернення значних контингентів людей на свою історичну батьківщину, і дисперсного, тобто створення територіальних ареалів розміщення діаспори даної національності за межами історичної батьківщини; трудову міграцію різних типів; міграційні потоки біженців, що виникають унаслідок воєнних конфліктів, за політичними та релігійними мотивами; переселенців; різних видів вимушених мігрантів; маятникових трудових мігрантів у прикордонних районах різних країн (дана ситуація особливо характерна для інтеграційних угруповань, що найбільш показово у країнах Європейського Співтовариства); порівняно нове явище, яке найбільш яскраво проявилось з другої половини ХХ – початку ХХІ століття – міждержавна торговельна міграція, так звані «човники»; «бізнес-міграція» [4].

З вище встановленими факторами тісно пов'язані соціально-культурні драйвери зростання пасажирських перевезень, оскільки вони обумовлені суспільними умовами життя людини, а однією з тенденцій розвитку сучасної цивілізації є наростання кількості різного виду комунікацій, серед яких особливе місце займає туризм. Активізація туристичної діяльності нині сприяє розвитку пасажирських перевезень залізничним транспортом.

Економічні фактори залежать від загального стану економіки, рівня інфляції, валютного курсу, податкової системи тощо. Все це чинить вплив на матеріальне благополуччя населення – одного із важливіших чинників величини

обсягів пасажирських перевезень. Він є визначальною умовою вибору людьми для використання того чи іншого виду транспорту. Значний вплив на обсяги залізничних пасажирських перевезень здійснює платіжоспроможність населення, яка залежить від рівня поточних доходів людей і цін на товари і послуги. При цьому слід зазначити, що підвищення доходів населення і його окремих груп не завжди відбивається на зростанні попиту на залізничні пасажирські перевезення, так як в даному випадку в силу вступає конкуренція з автомобільним транспортом. Переваги пасажирів можуть визначати розвиненість автодоріг в регіоні, цілі поїздки і її дальність. Важливим аспектом впливу на попит в регульованому сегменті є невисокий середній дохід споживачів і як наслідок залишковий принцип формування потреби на поїздку і транспортну рухливість. Тому зростання споживчих цін у всіх сегментах (включаючи промислові та продовольчі товари), інфляція виявляються істотним стримуючим фактором на ринку пасажирських перевезень. Динаміка макроекономічних показників останнього десятиліття, що визначають доходи і витрати населення, показує в цілому послідовне зростання як загального показника валового внутрішнього продукту, так і інвестицій в об'єкти промисловості і транспорту.

До політичних факторів, що впливають на транспортну рухливість населення у внутрішньому і міжнародному сполученнях, відносять [29]: рівень стабільності політичної обстановки в країні і регіонах; пріоритети державної політики в галузі розвитку транспорту; національну політику держав у сфері зовнішньоекономічних і культурних зв'язків; характер взаємин з іншими країнами та ін.

Вамоге місце в системі факторів розвитку залізничних пасажирських перевезень належить науково-технічному прогресу. Як вірно вказують Д. Мачерет та А. Ізмайкова [3], в умовах постіндустріального суспільства і формування «економіки знань» ефективний довгостроковий розвиток залізничного транспорту вимагає прискорення впровадження інновацій. Це стосується і пасажирського залізничного транспорту. Як відзначають вчені докорінне інноваційне перетворення транспортних систем на основі принципів відкритого доступу і адаптивного управління зможе стати саме тим «мотором»,

який необхідний світовій економіці для виходу з «хвиль» криз на тверде підґрунтя сталого розвитку.

Просторовими факторами є виробничо-господарське та історичне значення міст (населених пунктів), кількість жителів, площу міста (населеного пункту); щільність забудови, планувальні особливості, розміщення в них центрів тяжіння (від просторово-часових характеристик зон тяжіння і мешкання), характер розселення жителів в передмістях, сільській місцевості, в регіонах і по території країни.

Природно-кліматичні фактори з однієї сторони обумовлюють підвищення витрат у пасажирському комплексі, а з іншої – забезпечують конкурентоспроможність пасажирського залізничного транспорту в порівнянні з альтернативними його видами. Це обумовлено високою залежністю останніх від погодних умов. Екологічні характеристики залізничного транспорту при зростанні екологічного тиску на суспільство та економіку вказують на перспективність залізничних пасажирських перевезень.

Варто враховувати комплексність дії факторів, що обумовлює коливання економічної кон'юнктури як рушійної силу трансформації економічних процесів. Зазначене вказує на те, що на обсяг пасажирських перевезень впливає циклічна динаміка розвитку економіки, що підтверджує статистичний матеріал наведений на рис. 1.2.

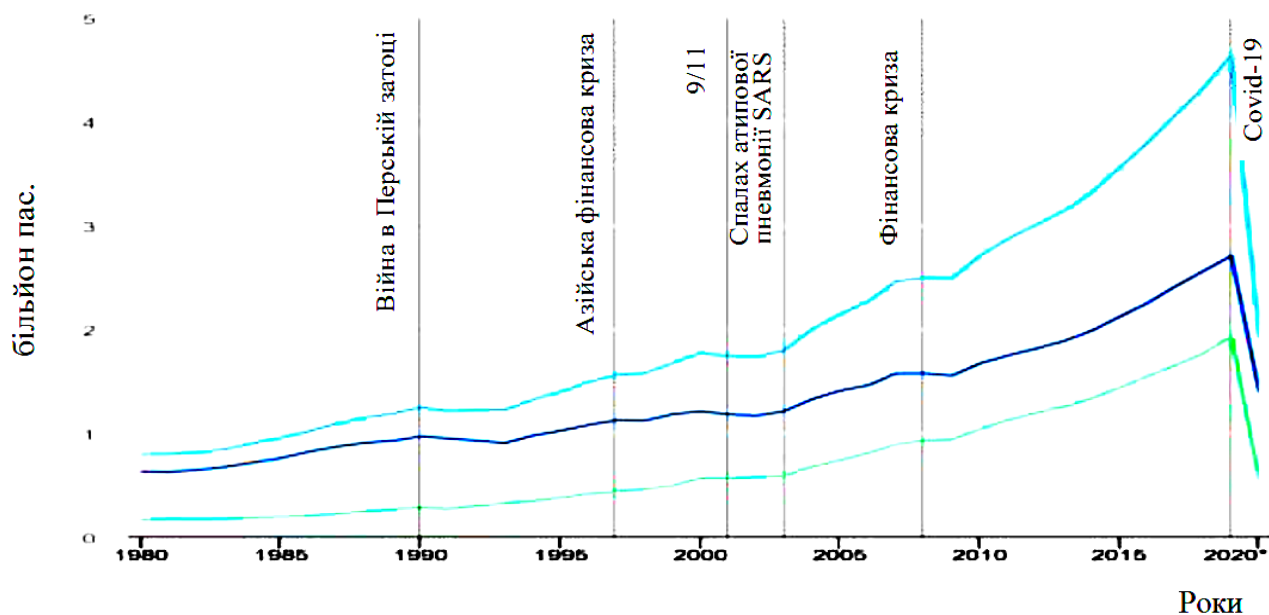


Рис.1.2. Динаміка пасажирських перевезень у світі

Як показує рис. 1.3 загалом відбувається зростання обсягів перевезень пасажирів, однак чітко просліджується періоди спаду перевезень внаслідок криз ділової активності. Суттєве падіння обсягів перевезень пасажирів спостерігається в період розгортання коронавірусної кризи. Це пояснюється тим, що із-за пандемії COVID-19 більшість держав частково обмежила або повністю скасувала пасажирські перевезення як у внутрішньому, так і в міжнародному сполученні на всіх видах транспорту, в тому числі і на залізничному. Вчені та фахівці сходяться на думці, що криза COVID-19 матиме серйозні економічні наслідки для транспортної системи всіх країн світу.

1.2. Поточний стан пасажирського комплексу залізничного транспорту України

Пасажирські перевезення посідають особливе місце в діяльності залізничної галузі. Це обумовлено їх високим соціально-економічним значенням у житті суспільства і виконанням однієї з найважливіших гарантій держави – свободи пересування. Отже пасажирські перевезення є важливим напрямком діяльності АТ «Укрзалізниця», яка посідає значне місце на ринку пасажирських перевезень, де спостерігається стабільно високий попит, якому сприяють незадовільний стан автомобільних доріг, розгалужена залізнична мережа та економічно приваблива вартість залізничних перевезень.

На сьогоднішній день з метою побудови єдиної виробничої вертикалі в пасажирському секторі було створено Філію «Пасажирська компанія» АТ «Укрзалізниця», що дозволило об'єднати підприємства за видом діяльності, а не за географічним розташуванням, таким чином, було об'єднано всі підрозділи пасажирського господарства шести регіональних філій в одну.

Філія «Пасажирська компанія» налічує 45 підприємств, перша половина з яких – це вагонні дільниці та депо, а друга – вокзали станцій. Метою діяльності Філії є задоволення потреб держави, юридичних і фізичних осіб у безпечних та якісних пасажирських залізничних перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученні, роботах та послугах, що здійснюються та надаються

Філією, забезпечення ефективного функціонування та розвитку виробничо-технологічного комплексу залізничного транспорту загального користування, створення умов для підвищення конкурентоспроможності галузі, а також отримання прибутку від здійснення підприємницької діяльності [8].

Основні завдання Філії «Пасажирська компанія» АТ «Укрзалізниця» такі [1]:

1. Надання послуг з перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізничним транспортом у внутрішньому та міжнародному сполученні;
2. Продаж проїзних документів, виконання робіт та надання послуг з обслуговування пасажирів на вокзалах та в пасажирських поїздах;
3. Надання послуг з навантаження та вивантаження багажу, вантажобагажу та пошти, зберігання та складування вантажобагажу, багажу та ручної поклажі пасажирів;
4. Утримання, експлуатація, модернізація, деповський, капітальний, поточний та інші види ремонту, технічне обслуговування залізничного рухомого складу (всі види вагонів, які курсують пасажирськими поїздами) і технічних засобів, що експлуатуються на залізничному транспорті.

Слід зазначити, що пасажирські перевезення на вітчизняному залізничному транспорті поділяються на три види сполучення: приміське, місцеве і пряме. Приміськими вважаються перевезення, здійснювані в межах приміських зон, включаючи внутрішньоміські. До місцевих відносяться перевезення в межах однієї залізниці, до прямих – в межах двох і більше доріг. Перевезення місцевого і прямого сполучення називаються перевезеннями далекого прямування.

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.

Для цілісного уявлення про роботу залізничного пасажирського комплексу розглянемо основні показники діяльності – обсяг перевезень пасажирів і паса

жирообіг та порівняємо їх з конкурентами – автомобільним та авіаційним транспортом (рис. 1.3).

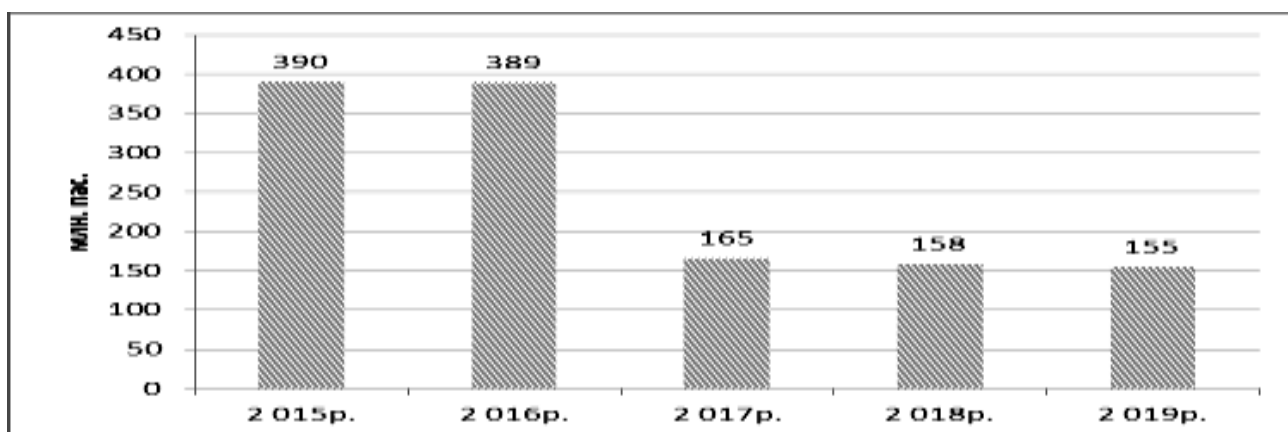


Рис.1.3. Динаміка перевезення пасажирів залізничним транспортом за 2015-2019 роки, млн. пас.

Як вказують дані, обсяги перевезень пасажирів у 2019 р. складають 4262 млн. пас., спостерігається постійне зниження даного показника в середньому на 4,38 % за рік. Дана тенденція характерна і для залізничних пасажирських перевезень, обсяг яких за період 2015-2019 рр. на 60,26 % або 235 млн. пас. Найбільший спад спостерігається у 2017 р., коли обсяг перевезень пасажирів знизився на 46,26 % у порівнянні з попереднім роком.

Варто вказати, що з 11 березня 2020 р. пасажирські перевезення залізничним транспортним були повністю зупинені, а їх поступове відновлення почалося з червня 2020 р. Загалом статистика свідчить, що пасажиропотік на українських залізницях неухильно знижується. З одного боку, це пов'язано з падінням загального рівня життя населення, а з іншого – внаслідок зростання залізничних тарифів на пасажирські перевезення. Нині у сфері пасажирських перевезень найбільш поширеним і масовим видом транспорту є автомобільний транспорт.

Одним із варіантів вирішення вищезазначених питань є впровадження нових типів рухомого складу, зокрема, пасажирських вагонів з купе, що трансформуються, виробництва ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод». Меблі в купе даних вагонів можуть трансформуватись у декількох варіантах:

купе зі спальними місцями (4 особи в купе), люкс зі спальними місцями (2 особи в купе), купе з місцями для сидіння I класу (4 особи в купе), купе з місцями для сидіння II класу (6 осіб у купе). Даний інноваційний рухомий склад має декілька переваг: можливість організації маршрутів з використанням спальних місць у нічний час та місць для сидіння в денний; состав із даних вагонів на маршрутах до 500 км може здійснити 3 рейси, до 800 км – 2 рейси на добу, що дозволяє ефективніше використовувати рухомий склад; для оперативного реагування на попит пасажирів меблі в купе трансформуються у 4 положення; наявне технічне оснащення вагона, вузли, деталі та агрегати ідентичні існуючим типам рухомого складу та не потребують перепідготовки працівників поїзних бригад, а також ремонтних і експлуатаційних депо. У нових вагонах використані сучасні матеріали, суттєво підвищений рівень комфорту. На вимогу АТ «Укрзалізниця» 70 % обладнання вагона вітчизняного виробництва, у тому числі системи кондиціонування та вітчизняні вакуумні туалети. Також у вагонах передбачені розетки на рівні верхніх полиць, збільшена кількість розеток у проходах. До того ж у кожному купе відчиняються кватирки, а вода для чаю нагрівається безвідносно руху поїзда і є гарячою вже при посадці пасажирів. Нові вагони будуть включені до складу фірмових поїздів [9].

Станом на 1 січня 2020 р. інвентарний парк моторвагонного рухомого складу по господарству приміських пасажирських перевезень нараховував 1297 секцій, або 281 состав електропоїздів (з них 656 секцій, або 135 составів, змінного струму та 641 секція, або 146 составів, постійного струму), 119 дизель-поїздів та 3 рейкових автобуси (2 од. – 620М; 1 од. – 630М). У 2019 р. в експлуатації перебувало: 952 секції, або 253 состави, електропоїздів (з них 478 секцій, або 121 состав, змінного струму та 474 секції, або 132 состави, постійного струму), 76 дизель-поїздів, 3 рейкових автобуси.

Повністю амортизовано 993 секції електропоїздів – 76,56 % (з них 533 секції, або 107 составів, змінного струму та 460 секцій, або 97 составів, постійного струму), а також 222 секції, або 113 од., дизель-поїздів.

Одним із важливих питань для пасажирського комплексу АТ «Укрзалізниця» на сьогодні залишається моральна та фізична застарілість

моторвагонного рухомого складу. Знос становить по електропоїздах – 89,47 %, по дизель-поїздах – 97,32 %, по рейкових автобусах – 28,13 %. Понад подовжений термін служби експлуатуються: більш ніж 40 років – 48 секцій, або 24 состави (20,9 %), дизель-поїздів; більш ніж 50 років – 265 секцій, або 54 состави (41,3 %), електропоїздів постійного струму; 28 секцій, або 7 составів (4,3 %), електропоїздів змінного струму.

Для оновлення рухомого складу необхідно першочергово здійснити закупівлю до 2025 р. 37 дизель-поїздів та 77 електропоїздів (54 електропоїздів постійного струму та 23 електропоїздів змінного струму) [8]. Варто відзначити, що придбання пасажирських вагонів здійснюється за кошти компанії, адже АТ «Укрзалізниця» не отримує фінансування з державного бюджету для оновлення пасажирського рухомого складу, як це передбачено законом.

Наведені вище деструктиви призвели до того, що АТ «Укрзалізниця» має негативну динаміку темпів відновлення пасажирських вагонів відносно темпів їх зносу, що обумовлює погіршення їх технічного стану і якості послуг. Середня швидкість руху поїздів в пасажирському русі далекого сполучення становить 60-80 км/год, а в регіональних поїздах – менше 60 км/год, що є нижчим показником відносно автомобільних пасажирських перевезень в більшості випадків. Порівняно із залізницями Європи швидкість поїздів Укрзалізниці є нижчою в середньому в 1,5–2,5 рази. Максимальна швидкість руху пасажирських поїздів в Україні складає 160 км/год. Тоді як для залізниць Європи цей показник становить 240-320 км/год [7].

Необхідно враховувати, що швидкісний та високошвидкісний рух є найперспективнішим видом пасажирських перевезень так як рівень капітальних інвестицій в рухомий склад лише в 1,5–2 рази перевищує інвестиції в звичайні або регіональні поїзди. При цьому швидкість руху забезпечує в 2–4 рази вищу оборотність таких поїздів, вищу наповнюваність, що дозволяє перевозити пропорційно більшу кількість пасажирів. До того ж вартість швидкісних перевезень є значно вищою, порівняно з іншими видами перевезень в зв'язку з більшою конкурентністю швидкісних поїздів на ринку пасажирських перевезень. Таким чином, швидкісні поїзди дозволяють отримувати до 5 разів вищі доходи

на маршрутах обслуговування і значно скоротити потребу в рухомому складі. В середньому один швидкісний поїзд на 5–7 вагонів може замінити 2–4 звичайних поїзди, в складі 7–10 вагонів [9]. Загалом потреба в оновленні пасажирського рухомого складу АТ «Укрзалізниця» на найближчі роки становить [8]:

- пасажирські вагони – 3000 одиниць. Це 200 складів поїздів, що замінять рухомий склад на існуючих напрямках, який підлягає списанню. Більш того, існує необхідність посилити пасажирське сполучення у багатьох регіонах.

Зокрема, це Житомир, Суми, Чернігів, Черкаси, Чернівці. Дуже важливим залишається сполучення з Донбасом. Необхідно організувати курсування поїздів, які з'єднують віддалені регіони нашої країни; - швидкісні поїзди – 30 одиниць.

Уже сьогодні існує необхідність збільшення частоти курсування на існуючих маршрутах з Києва до Костянтинівки, Харкова, Львову, Дніпра, Кривого Рогу та Запоріжжя. Так само існує багато перспективних напрямків для розвитку швидкісного руху: Черкаси, Миколаїв, Івано-Франківськ, Суми (після завершення електрифікації), Рівне, Луцьк та інші напрямки;

- приміські електро- та дизельпоїзди – 1000 одиниць. Їх використання особливо актуальне у приміській зоні великих мегаполісів: Київ, Харків,

Дніпро, Запоріжжя, Львів та інших великих вузлів. Забезпечення придбання такої кількості рухомого складу за правильної організації його експлуатації дозволило б на рік перевозити в далекому сполученні не менше 130 мільйонів пасажирів, а в приміському – не менше 200 мільйонів пасажирів.

Як вказує проведений аналіз [9], спрацьована інфраструктура і зношений рухомий склад і збитковість пасажирських перевезень є взаємопов'язаними проблемами, що потребують негайного вирішення.

Для оновлення рухомого складу необхідно першочергово здійснити закупівлю до 2025 р. 37 дизель-поїздів та 77 електропоїздів (54 електропоїздів постійного струму та 23 електропоїздів змінного струму) [7]. Варто відзначити, що придбання пасажирських вагонів здійснюється за кошти компанії, адже АТ «Укрзалізниця» не отримує фінансування з державного бюджету для оновлення пасажирського рухомого складу, як це передбачено законом.

Наведені вище деструктиви призвели до того, що АТ «Укрзалізниця» має негативну динаміку темпів відновлення пасажирських вагонів відносно темпів їх зносу, що обумовлює погіршення їх технічного стану і якості послуг.

Середня швидкість руху поїздів в пасажирському русі далекого сполучення становить 60-80 км/год, а в регіональних поїздах – менше 60 км/год, що є нижчим показником відносно автомобільних пасажирських перевезень в більшості випадків. Порівняно із залізницями Європи швидкість поїздів Укрзалізниці є нижчою в середньому в 1,5–2,5 рази. Максимальна швидкість руху пасажирських поїздів в Україні складає 160 км/год. Тоді як для залізниць Європи цей показник становить 240-320 км/год [7].

Необхідно враховувати, що швидкісний та високошвидкісний рух є найперспективнішим видом пасажирських перевезень так як рівень капітальних інвестицій в рухомий склад лише в 1,5–2 рази перевищує інвестиції в звичайні або регіональні поїзди. При цьому швидкість руху забезпечує в 2–4 рази вищу оборотність таких поїздів, вищу наповнюваність, що дозволяє перевозити пропорційно більшу кількість пасажирів. До того ж вартість швидкісних перевезень є значно вищою, порівняно з іншими видами перевезень в зв'язку з більшою конкурентністю швидкісних поїздів на ринку пасажирських перевезень. Таким чином, швидкісні поїзди дозволяють отримувати до 5 разів вищі доходи на маршрутах обслуговування і значно скоротити потребу в рухомому складі. В середньому один швидкісний поїзд на 5–7 вагонів може замінити 2–4 звичайних поїзди, в складі 7–10 вагонів [8].

Загалом потреба в оновленні пасажирського рухомого складу АТ «Укрзалізниця» на найближчі роки становить [8]: - пасажирські вагони – 3000 одиниць. Це 200 складів поїздів, що замінять рухомий склад на існуючих напрямках, який підлягає списанню. Більш того, існує необхідність посилити пасажирське сполучення у багатьох регіонах.

Зокрема, це Житомир, Суми, Чернігів, Черкаси, Чернівці. Дуже важливим залишається сполучення з Донбасом. Необхідно організувати курсування поїздів, які з'єднують віддалені регіони нашої країни; - швидкісні поїзди – 30 одиниць. Уже сьогодні існує необхідність збільшення частоти курсування на існуючих

маршрутах з Києва до Костянтинівки, Харкова, Львова, Дніпра, Кривого Рогу та Запоріжжя. Так само існує багато перспективних напрямків для розвитку швидкісного руху: Черкаси, Миколаїв, Івано-Франківськ, Суми (після завершення електрифікації), Рівне, Луцьк та інші напрямки; - приміські електро- та дизельпоїзди – 1000 одиниць. Їх використання особливо актуальне у приміській зоні великих мегаполісів: Київ, Харків, Дніпро, Запоріжжя, Львів та інших великих вузлів.

Забезпечення придбання такої кількості рухомого складу за правильної організації його експлуатації дозволило б на рік перевозити в далекому сполученні не менше 130 мільйонів пасажирів, а в приміському – не менше 200 мільйонів пасажирів. Як вказує проведений аналіз [9], спрацьована інфраструктура і зношений рухомий склад і збитковість пасажирських перевезень є взаємопов'язаними проблемами, що потребують негайного вирішення.

Дохід від пасажирських перевезень складає 11 % загального доходу (рис. 1.4).



Рис.1.4. Динаміка доходів від пасажирських перевезень протягом 2017-2021 рр.

Доходи від пасажирських перевезень у 2021 р. склали 9905,8 млн. грн., що більше ніж у попередній рік на 17 %, збільшення доходів відбулося як у дальньому сполученні (на 16,9 %), так і у приміському сполученні (17,8 %). Пасажирські перевезення були й залишаються збитковими.

Рентабельність міжміських перевезень нині складає – 100 %; різниця між витратами і доходами приміських перевезень – десятикратна. Щороку пасажирські перевезення завдають перевізнику близько 10 млрд. грн збитків. Фінансові результати подані у табл. 1.1

Таблиця 1.1.

Фінансові результати від пасажирських перевезень протягом 2017-2019 рр.

Показник	Роки							
	2017	2018	+,-	18/17, %	2018	2019	+,-	19/18, %
Фінансовий результат, млн. грн :	-9952	-12352	-2400	124,12	-12352	-12823	-471	103,81
- дальнє	-4675	-6051	-1376	129,43	-6051	-6271	-220	103,64
- приміське	-5276	-6301	-1025	119,43	-6301	-6551	-250	103,97
покриття витрат, %	42,38	40,67	-1,7	96,0	40,67	43,58	2,9	107,2
- дальнє	59,01	56,37	-2,6	95,5	56,37	59,30	2,9	105,2
- приміське	10,04	9,35	-0,7	93,2	9,35	10,47	1,1	111,9

Так за підсумками 2019 р. собівартість пасажирських перевезень перевищує отримані доходи за перевезення пасажирів в 2,5 рази. Разом з цим АТ «Укрзалізниця» відповідно до чинного законодавства України перевозить 16 пільгових категорій громадян і має значну суму заборгованості по компенсаціям пільгового проїзду. Відповідно до підпункту «г» пункту 3 статті Бюджетного кодексу України до видатків місцевих бюджетів, які можуть здійснюватися з усіх місцевих бюджетів, належать видатки на компенсаційні виплати за пільговий проїзд окремих категорій громадян. Таким чином, місцеві органи виконавчої влади та самоврядування мають можливість самостійно визначати обсяг послуг та передбачати відповідні видатки. Збитковість приміських пасажирських перевезень значною мірою перешкоджає їх розвитку. Основні проблеми пасажирського комплексу залізничного транспорту розкрито на рис. 1.5

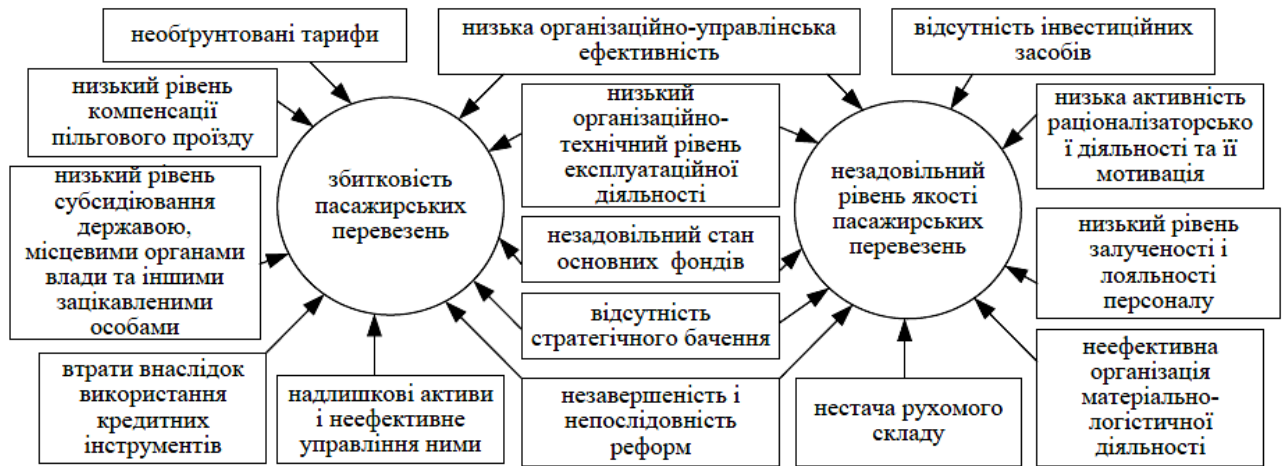


Рис.1.5 Проблеми пасажирського комплексу залізничного транспорту України

Основними проблемами, з якими нині стикається пасажирський комплекс вітчизняного залізничного транспорту – це втрата ринку та хронічна збитковість перевезень.

Загалом можна зробити висновок, що на сьогоднішній день пасажирський залізничний транспорт перебуває на межі своїх можливостей у задоволенні попиту населення на транспортну послугу, що обумовлено низкою проблем його функціонування, серед яких отримання доходів, недостатніх для покриття навіть поточних експлуатаційних витрат, не говорячи про потребу в інвестиційних ресурсах та недостатньо ефективна система організації пасажирських перевезень і загальний низький рівень сервісу, а також застарілий рухомий склад.