

5. Анализ современного состояния инвестиционной деятельности региона / К.К. Болаев, Д.В. Манджиева, Г.Д. Хулхачиева // Вестник НГИЭИ. – 2016. – № 9(64). – С. 73–84.

6. Центральная база статистических данных (ЦБСД) Федеральной службы государственной ста-

тистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cbsd.gks.ru/>.

7. Россия на пути к современной динамичной и эффективной экономике : доклад / Под ред. акад. А.Д. Некипелова, В.В. Ивантера, С.Ю. Глазьева. – М. : Российская академия наук, 2013.

## ПАСАЖИРСЬКІ ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ В УКРАЇНІ: СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

### PASSENGER RAIL TRANSPORT IN UKRAINE: CURRENT STATE AND DEVELOPMENT PROSPECTS

*Створення прозорої та ефективної бізнес-моделі пасажирських залізничних перевезень тепер стає ключовим елементом реформування залізничного транспорту. Проблема перехресного субсидування і відсутність інвестиційної привабливості пасажирського транспорту негативно впливають на залізничну систему і в кінцевому підсумку ведуть до зниження конкурентоспроможності економіки в цілому. Здешевлення, прискорення і підвищення якості пасажирських перевезень приведе до підвищення мобільності населення та поліпшення умов життя.*

**Ключові слова:** пасажирські перевезення, залізничний транспорт, реформування залізничного транспорту, ринок транспортних послуг, пасажиробіг.

*Создание прозрачной и эффективной бизнес-модели пассажирских железнодорожных перевозок теперь становится ключевым элементом реформирования железнодорожного транспорта. Проблема перекрестного субсидирования и отсутствие инвестиционной привлекательности пассажирского транспорта отрицательно*

*вливают на железнодорожную систему и в конечном итоге ведут к снижению конкурентоспособности экономики в целом. Удешевление, ускорение и повышение качества пассажирских перевозок приведут к повышению мобильности населения и улучшения условий жизни.*

**Ключевые слова:** пассажирские перевозки, железнодорожный транспорт, реформирование железнодорожного транспорта, рынок транспортных услуг, пассажироборот.

*Creating a transparent and efficient business model passenger rail becomes now a key element of the reform of rail transport. Problem of cross-subsidies and lack of investment attractiveness of passenger transport adversely affect the rail system as a whole and ultimately reduce the competitiveness of the whole economy. Cheapening, accelerating and improving the quality of passenger traffic lead to increased mobility of the population and improve their living conditions.*

**Key words:** passenger transport, railway transport, the reform of railway transport, transport services market, passenger.

УДК 656.072

**Петренко О.О.**

д.е.н., професор, заступник начальника відділу аналізу виробничої діяльності та нормативного забезпечення Департамент будівель та споруд Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»

**Постановка проблеми.** Українські залізниці є ключовим, а в деяких випадках єдиним способом пересування вантажів і пасажирів у країні. На сьогоднішній день залізничний комплекс України включає розгалужену мережу залізничних доріг, розвинену інфраструктуру і значну кількість рухомого складу. Наявна технічна озброєність і стабільність роботи залізниць давали їм змогу до останнього часу в цілому задовольняти потреби національної економіки і населення в перевезеннях і залишатися цілком конкурентоздатним видом транспорту.

Залізниця, як і раніше, є найбільш доступним видом транспорту як за географічним охопленням, так і за ціновими характеристиками. І, як свідчить статистика, більшість пасажирів обирає найбільш економічний варіант проїзду: плацкарт або загальний вагон. Водночас українські залізниці посідають лише шосте місце у світі за пасажиробігом після Китаю, Індії, Російської Федерації та

навіть Франції та Німеччини, які можна порівняти з Україною за територією і населенням.

Ринок транспортних послуг є самостійною сферою економіки. За якістю інфраструктури та набору пропонованих послуг Україна відстає від рівня розвитку провідних країн світу, проте ринок транспортних послуг динамічно розвивається як у цілому в країні, так і в окремих регіонах.

Але розвитку залізничних пасажирських перевезень в Україні заважають такі фактори:

- вкрай важкий стан матеріально-технічної бази перевезень, знос основних виробничих фондів тут набагато вищий, ніж у промисловості: більше 80% пасажирських вагонів вимагають списання через термін служби, їх середній вік становить більше 25 років;

- у вагонах 30-річної давності немає кондиціонерів та елементарних гігієнічних умов, пасажири отримують свідомо низькоякісні послуги;

- низька швидкість руху;

- низька населеність на пасажирський вагон;
- висока собівартість і збитковість перевезень;
- низька конкурентоспроможність;
- низька ефективність діяльності та відсутність стимулів для зниження витрат і підвищення якості послуг.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемам розвитку пасажирських залізничних перевезень в Україні присвячено праці українських учених: Бакаєва А.А., Бараша Ю.С., Гаєвської Л.М., Диканя В.Л., Кулаєва Ю.Ф., Макаренка М.В., Мукмінова Т.О., Новікової А.Н., Тарангул Л.Л., Цвєтова Ю.М., Ревенка В.Л., Сича Є.М., Ейтутіса Г.Д. Значний внесок у розвиток економічної теорії залізничного транспорту здійснили також російські вчені: Абрамов А.П., Бєлов І.В., Винниченко Н.Г., Галбурда В.Г., Дмитрієв В.А., Іловайський Н.Д., Канторович Л.В., Крейнер А.В., Лапідус Б.М., Мазо Л.А., Резер М.М., Терьошина Н.П., Толкачова М.М., Царьов Р.М., Шафіркін Б.І. та ін.

Порівняно з життєво необхідними для людини продуктами харчування, одягом, комунальними послугами тощо поїздки на залізничному транспорті мають більш низький пріоритет. Тоді як обсяг пасажирських авіаперевезень стабільно зростає, поїздами продовжують користуватися

лише найменш забезпечені верстви населення, особливо під час переміщень на далекі відстані. Отже, необхідно виявити наявні проблеми і шляхи їх вирішення.

**Постановка завдання.** Головною метою цієї роботи є аналіз стану залізничних пасажирських перевезень та визначення перспектив розвитку в умовах реформування.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Після лібералізації цін у 1992 р. тарифи на перевезення вантажів зростали більш високими темпами порівняно з темпами зростання цін у низці інших галузей промисловості. Переважно це сталося через скорочення державної підтримки залізничного транспорту і переходу на масштабне перехресне субсидювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Використання перехресного субсидування слугує для покриття середніх для галузі витрат і одночасної підтримки соціально прийнятних тарифів для окремих груп споживачів. Зокрема, на пасажирські перевезення встановлюються порівняно низькі тарифи, які компенсуються завищеними цінами на вантажні перевезення. Внаслідок цього рівень транспортних витрат часто стає непосильним для багатьох підприємств промисловості різних галузей народного господарства.

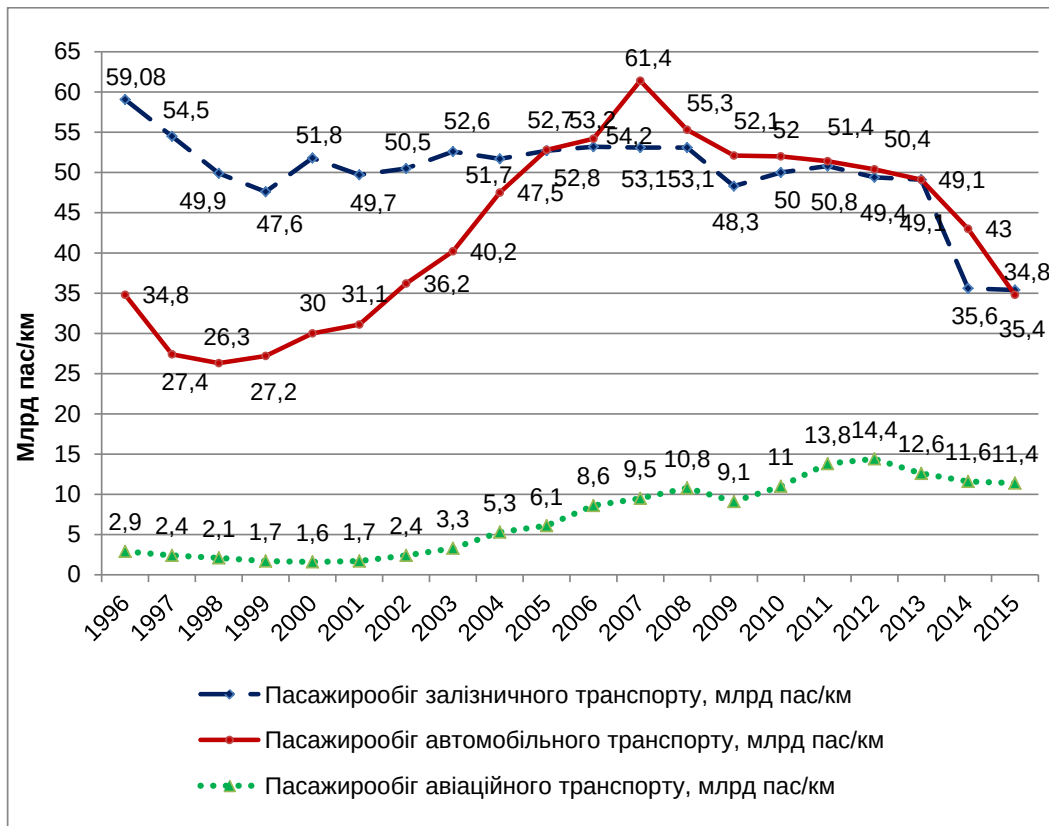


Рис. 1. Динаміка пасажирообігу залізничного, автомобільного та авіаційного транспорту в 1996–2015 рр., млрд. пас./км

Джерело: розроблено автором за даними [4]

Для цілісного уявлення роботи залізничного пасажирського комплексу розглянемо основний показник діяльності – пасажирообіг – порівняно з конкурентами – автомобільним та авіаційним транспортом. Обсяги пасажирообігу впродовж тривалого часу залишалися досить стабільними. Значний спад спостерігається у «кризовому» 2009 р. та в 2014 р., коли почалися окупація Криму та АТО на сході країни.

Співвідношення попиту та пропозиції на пасажирські перевезення за видами транспорту визначає рівень участі кожного з них у роботі транспортної системи і водночас є показником їхнього розвитку. Динаміку пасажирообігу залізничного транспорту порівняно з автомобільним та авіаційним транспортом представлено на рис. 1.

Для більш наглядного аналізу темпу змін пасажирообігу за різними видами транспорту 1996 р. приймаємо за базовий.

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. Згідно з наведеними даними, на початок 2016 р. порівняно з 1996 р. пасажирообіг на автомобільному транспорті вий-

шов на рівень 1996 р., тоді як на залізничному знизився на 60%. Уже в 2005 р. пасажирообіг автомобільного транспорту (52,5 млрд. пас./км) зрівнявся із цим показником у залізничній галузі (52,7 млрд. пас./км) і в подальші роки перевищив його. За тенденцією розвитку пасажирських перевезень залізничний транспорт в останні роки став поступатися як автомобільному, так і повітряному транспорту.

Випереджувальний розвиток автомобільних пасажирських перевезень характерний для більшості економічно розвинених країн, що пов'язано передусім із будівництвом сучасних доріг. У зв'язку із цим, наприклад, уряди країн Європи почали вживати кардинальних заходів щодо сприяння залізничним перевезенням, у тому числі і за рахунок дискримінації автоперевізників. Зокрема, у розвиток залізничної інфраструктури та будівництво терміналів вони вкладають значні кошти.

В Україні ситуація дещо інша: навіть незважаючи на поганий стан автомобільних доріг, під час переміщень на порівняно невеликій відстані пасажирів обирають автомобільний транспорт як більш швидкий і зручний.

Частка повітряного транспорту на ринку пасажирських перевезень поки невелика, але темпами розвитку він також значно випереджає залізницю країни: за період із 2000 по 2015 р. пасажирообіг на авіаперевезення збільшився майже в чотири рази.

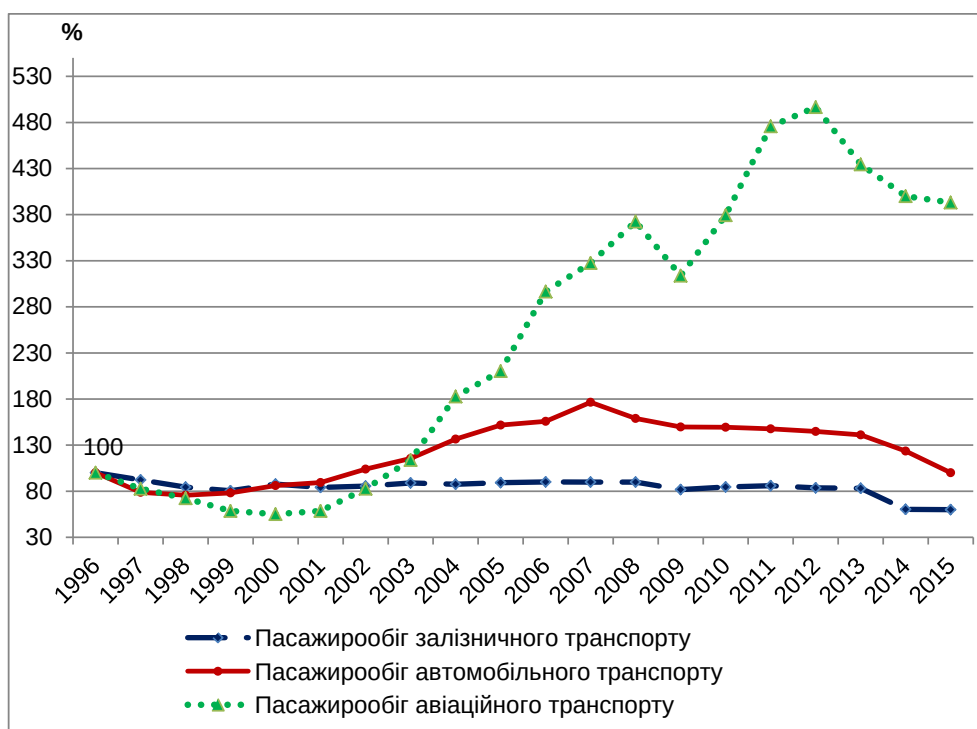


Рис. 2. Темпи зміни пасажирообігу залізничного, автомобільного та авіаційного транспорту в 1996–2015 рр. до 1996 р., %

Джерело: розроблено автором за даними [4]

Однак залізничний транспорт несе значне соціальне навантаження через здійснення приміських та внутрішніх пасажирських перевезень за тарифами нижче економічно обґрунтованого рівня, а також перевезень пільгових категорій громадян, визначених чинним законодавством України. Перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних у 2016 р. очікується на рівні 11 млрд. грн.

Згідно з прогнозом на 2016 р., для приведення пасажирських перевезень у внутрішньому сполученні до рівня беззбитковості (нульової рентабельності) тарифи на перевезення необхідно було б підвищити у понад три рази.

Постійно йде мова про те, що тарифи на залізничні пасажирські перевезення досить великі за низького рівня сервісу. Але якщо порівняти показники доходної ставки, заробітної плати по Україні та мінімальної заробітної плати, то можна побачити, що темп зміни доходної ставки відстає в 16,8 разів від мінімальної заробітної плати та в шість разів – від середньої заробітної плати по Україні (рис. 3).

Рівень тарифів на перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні залишається незмінним із жовтня 2014 р., при цьому кількість перевезених пасажирів за всіма видами сполучень неухильно знижується (рис. 4).

Перманентне зростання тарифів на залізничному транспорті зумовлює необхідність поста-

новки питання про обґрунтованість витрат монополіста, а також щодо відповідності якості послуг їх рівню. На українських залізницях ціни на перевезення потребують достатнього економічного обґрунтування.

На залізничному транспорті використовується витратний, неефективний механізм формування тарифів. Зокрема:

- тарифи встановлюються під значним впливом соціальних і політичних факторів, що забезпечує їх «справедливий» рівень без підвищення якості послуг;

- широко поширена практика перехресного субсидювання, яка полягає в підтримці відносно низьких тарифів на пасажирські перевезення за рахунок їх завищення на перевезення вантажів, а також у штучній диференціації вартості перевезень для різних галузей промисловості.

Перехресне цінове субсидювання покриває збитки від надання послуг населенню, зумовлені перевезенням пільгових категорій громадян, і для інших категорій користувачів установлює більш високі тарифи на перевезення, ніж ті, які б сформувалися в умовах конкуренції виходячи з реальних витрат. За рахунок високих цін на послуги залізничних перевезень для підприємств ПАТ «Укрзалізниця» має можливість встановлювати необґрунтовані економічно і порівняно низькі ціни на квитки

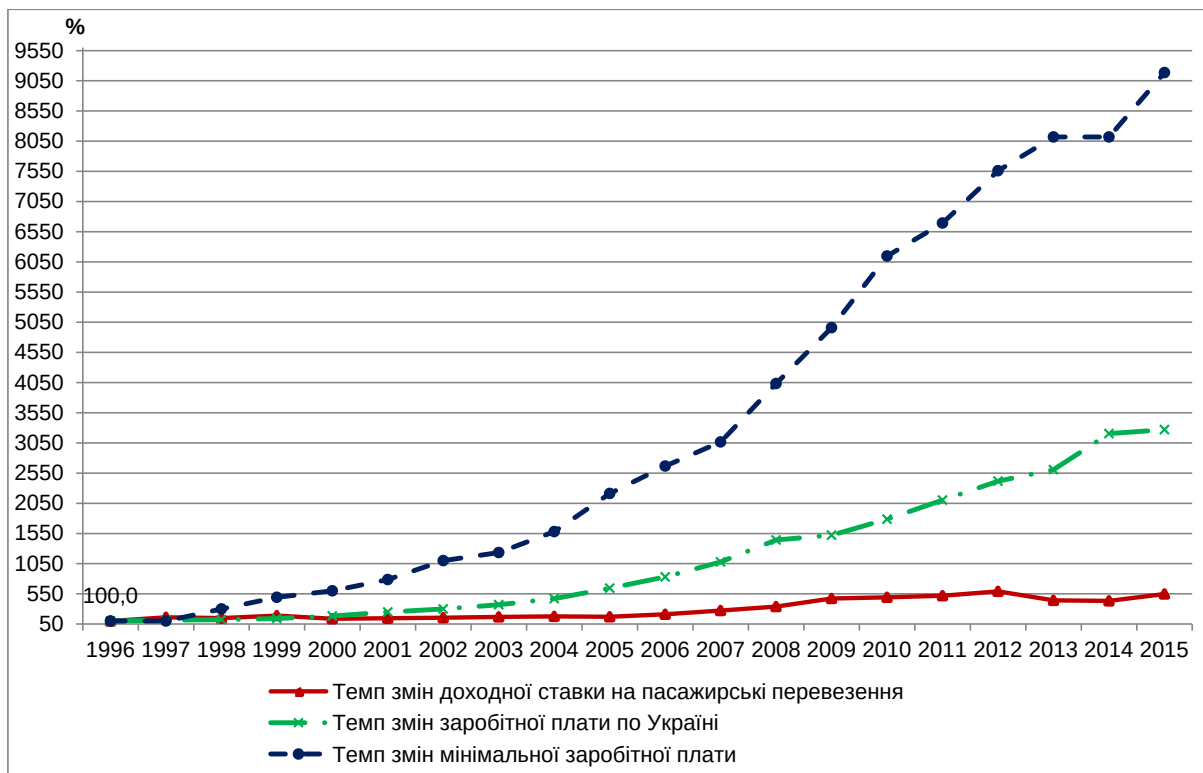


Рис. 3. Темпи змін доходної ставки на пасажирські перевезення, заробітної плати по Україні та мінімальної заробітної плати у співвідношенні до 1996 р., %

Джерело: розроблено автором за даними [4]

для громадян. Однак очевидно, що така практика суперечить реальним інтересам населення, оскільки висока вартість залізничних тарифів закладається підприємствами у собівартість і тим самим в ціни виробленої продукції, яку, зрештою, населення й оплачує, купуючи товари та послуги.

Активне використання перехресного фінансування пасажирських перевезень, супроводжуване регулярним підвищенням тарифів на вантажні перевезення, за подібної практики інших промислових монополій спричиняє зростання цін у всіх сферах народного господарства і зумовлює інфляційну спіраль.

В останні роки у зв'язку з макроекономічними процесами в Україні тарифи на залізничні перевезення виявилися занадто високими як для деяких галузей економіки, так і для частини населення. Наприклад, у кризовому 2008 р. вони стали непідйомними для металургів, і за рішенням уряду їх знизили, незважаючи на те що в кінцевій ціні на продукцію металургійних підприємств транспортні витрати становлять не більше 2–5%.

В останні роки в Україні істотно скоротилися поїздки населення на дальні відстані, і за 20 років пасажирообіг скоротився майже на 30%.

Мотивація зміни масштабів тарифів із боку ПАТ «Укрзалізниця» небезперечна. Наводиться як основний аргумент їх підвищення зростання цін на основні види продукції, що споживаються галуззю. Наприклад, із грудня 2008 р. металопрокат подорожчав на 71,7%, електроенергія – на 21,3%, дизельне паливо – на 28,8% і т.д. Природно, що при цьому зросли і загальні витрати залізниць,

однак інформація про частку цих складників залишається закритою.

Головний аргумент залізничників полягає в тому, що у зв'язку з високим рівнем зносу основних фондів потрібне негайне зростання інвестицій, а оскільки інші джерела фінансування інвестицій украї обмежені, тарифи на перевезення мають безперервно підвищуватися. Включення інвестиційного складника у плановані доходи є нормою для будь-якого господарюючого суб'єкта. Однак тут необхідно, по-перше, отримати аргументовані кількісні обґрунтування масштабів їх підвищення і, по-друге, оцінити наслідок зростання тарифів на цінову динаміку, у тому числі і в самій залізничній галузі.

Цінові диспропорції між залізничною галуззю та деяких інших галузей – монополістів існують протягом багатьох років.

Перехресне субсидіювання і відсутність конкурентного середовища в пасажирському секторі обмежують інвестиційні можливості українських залізниць, а зношена інфраструктура залізничних перевезень, зрештою, знижує конкурентоспроможність усієї економіки країни. Отже, створення прозорої та ефективної бізнес-моделі пасажирських залізничних перевезень сьогодні стає ключовим елементом реформи залізничного транспорту.

**Висновки з проведеного дослідження.** Таким чином, ефективність пасажирських перевезень не вдасться підняти без реалізації комплексних інвестиційних програм, але власних коштів пасажирського комплексу далекого прямування недостатньо для їх утілення. У багатьох країнах світу стратегічні довгострокові завдання і найбільші проекти на залізничному транспорті фінан-

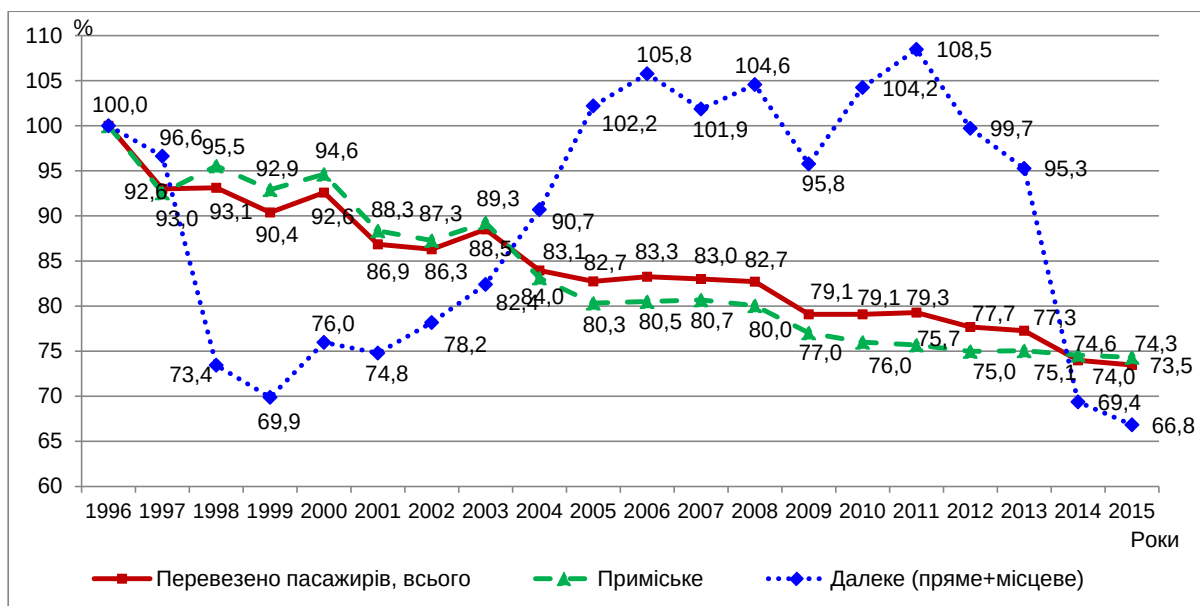


Рис. 4. Темпи змін пасажирських перевезень за різними напрямками сполучення у співвідношенні до 1996 р., %

Джерело: розроблено автором за даними [4]

суються за рахунок коштів бюджету, і Україні також слід піти цим шляхом.

Низка проблем, що виникли у сфері пасажирських залізничних перевезень, можна вирішити шляхом максимального використання наявних можливостей і пошуку резервів, які не вимагають особливих фінансових затрат та суттєвих перетворень у виробничих та управлінських процесах.

Ефективний контроль над витрачанням бюджетних коштів та проведення гнучкої політики у сфері управління пасажирськими перевезеннями можливі тільки за дотримання таких умов:

1. Державні дотації мають здійснюватися в межах довгострокового державного замовлення, яке готова фінансувати держава. У цьому замовленні необхідно зазначити конкретний обсяг соціальних пасажирських перевезень і тарифи на перевезення, виходячи з установлених вимог до швидкості, типу рухомого складу, мінімальної номенклатури наданих послуг.

2. Точне визначення обсягу бюджетних дотацій можливе тільки в результаті забезпечення повного і прозорого розподілу витрат між пасажирськими та вантажними перевезеннями.

3. Тарифи на проїзд на залізничному транспорті України регулюються державою. Зобов'язання, взяті на себе державою відносно надання пільг на проїзд, виконуються не повністю, тому навантаження на забезпечення пасажирських перевезень лягає на вантажоутворювальні галузі економіки.

4. Ефективним інструментом зниження бюджетних субсидій на пасажирські перевезення та розвиток конкурентного сектору у сфері паса-

жирських перевезень може стати їх відділення від вантажних та створення незалежних перевізних компаній, у тому числі таких, які володіють власним рухомим складом.

5. Переведення залізничного транспорту на ринкові відносини дасть змогу йому не тільки більш ефективно виконувати необхідний обсяг перевезень, у тому числі і соціальних, а й забезпечить можливість отримання додаткових фінансових коштів.

### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Концепція державної програми реформування залізничного транспорту України // Відомості міністерства транспорту та зв'язку України. – 2006. – № 21–22.

2. Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 р. № 4442-VI // Урядовий кур'єр. – 2012. – № 66.

3. Постанова Кабінету Міністрів України «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» від 25 червня 2014 р. № 200 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.kmu.gov.ua/control/uk/cardnpd?docid=247420738>.

4. Статистичні дані [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua).

5. Транспортна система України: загальна характеристика та особливості розвитку [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://osvita.ua/vnz/reports/econom\\_theory/22230/](http://osvita.ua/vnz/reports/econom_theory/22230/).

6. Зведений фінансовий звіт Укрзалізниці за 2015 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.uz.gov.ua>.