

Р. Г. КОРОБЬЕВА, Н. В. РУДЕНКО (Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна), Е. Ю. КИРЕЕВА (Крымская дирекция)

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ УКРАИНЫ

В статті виконано аналіз приміських перевезень залізничним транспортом України. Розглянуто основні причини збитковості приміських перевезень.

Ключеві слова: приміські перевезення, тарифи, послуги.

В статье выполнен анализ пригородных перевозок железнодорожным транспортом. Рассмотрены основные причины убыточности пригородных перевозок.

Ключевые слова: пригородные перевозки, тарифы, услуги.

Analysis of suburban railway transportations is carried out in the paper. Primary reason of suburban transportations unprofitability is considered.

Key words: suburban transportations, rates, services

Рынок транспортных услуг представлен внутригородскими, пригородными, междугородными и международными видами пассажирских перевозок. Каждый из них характеризуется различной емкостью рынка, видом и уровнем конкуренции, мотивацией поездки и эластичностью спроса.

Пригородные перевозки занимают второе место по массовости после внутригородских и представлены железнодорожным, автобусным, а также личным автотранспортом. Спрос на эти перевозки по цене и доходу более эластичен. Кроме ценового фактора, на выбор населением определенного вида транспорта, оказывают влияние надежность и удобство расписания. Основным видом транспорта, которому отдает предпочтение население пригородной зоны, совершающее ежедневные поездки на работу и учебу, из-за его высокой провозной способности, надежности и регулярности движения является железнодорожный. Велика его социальная роль и в перевозках городского населения на дачные участки, к местам массового отдыха, а также во внутригородских перевозках.

Электрификация участков, примыкающих к крупным узлам, совершенствование технических характеристик пригородного транспорта и повышение его скоростей значительно раздвинули границы пригородных зон. Их средняя длина постепенно увеличилась с 50 до 150...170 км. На отдельных направлениях пригородные поезда работают на маршрутах, объединяющих пригородные зоны крупных городов.

В условиях усиливающейся конкуренции между видами транспорта необходима реализа-

ция мероприятий, связанных с повышением качества и привлекательности железнодорожных пассажирских перевозок. Поэтому совершенствование организации перевозок пассажиров и их обслуживания рассматривается на железнодорожном транспорте в качестве одной из приоритетных задач. Решением этой задачи является повышение культуры обслуживания пассажиров на вокзалах и в пути следования, увеличение объема сервисных услуг, совершенствование тарифной политики.

Важное государственное значение транспорта требует активного государственного регулирования деятельности транспортных предприятий, обеспечивающего учёт общественных интересов и развитие транспорта в направлении, соответствующем этим интересам. Государственное регулирование в сфере железнодорожного транспорта осуществляется путем:

– проведения государственной политики в сфере железнодорожного транспорта общего пользования;

– определения основ деятельности органов государственного регулирования в сфере железнодорожного транспорта общего пользования;

– утверждение обязательных для выполнения всеми участниками перевозочного процесса, другими физическими и юридическими лицами нормативно-правовых актов и проведение контроля за их соблюдением;

– лицензирование отдельных видов деятельности в сфере железнодорожного транспорта;

– проведение сертификации и стандартиза-

ции инфраструктуры, железнодорожного подвижного состава, технических и программных средств, отдельных работ (услуг) при перевозке пассажиров;

- проведение оценки соответствия и сертификации персонала железнодорожного транспорта, профессиональная деятельность которого непосредственно связана с обеспечением безопасности движения и безопасности пассажирских перевозок;

- регулирование и контроль в сфере железнодорожного транспорта согласно с антимонопольно-конкурентным законодательством;

- определение порядка выдачи разрешений на примыкание железнодорожных путей общего и не общего пользования, которые строятся и модернизируются;

- определение порядка закрытия (ограничения) движения отдельными участками железнодорожных путей, которые влияют на выполнение установленного графика движения поездов, кроме случаев ограничения движения поездов, вызванных необходимостью выполнения ремонтно-технологических работ на объектах инфраструктуры или ликвидации последствий транспортных происшествий и других чрезвычайных обстоятельств техногенного и природного происхождения;

- возложение обязанностей по осуществлению отдельных перевозок железнодорожным транспортом на конкретных собственников инфраструктур и перевозчиков в случаях возникновения угрозы социально-экономической стабильности, обороноспособности, безопасности государства и в других, предусмотренных законодательством Украины случаях, с соответствующей компенсацией убытков, которые понесли собственники инфраструктур и перевозчики;

- осуществление государственного контроля (присмотра) за деятельностью физических и юридических лиц на железнодорожном транспорте, в том числе за безопасностью движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, обеспечение недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре;

- установление порядка сбора, накопления и анализа статистической информации о деятельности в сфере железнодорожного транспорта; управление приоритетов государственной политики в сфере железнодорожного транспорта общего пользования, обязательных для учета в производственной и прочей деятельности собственников инфраструктур, перевозчиков.

Возможность государственного вмешательства в разделение труда между отдельными подотраслями транспорта постепенно снижается и в перспективе будет ограничиваться в основном на создание рыночных условий и равных возможностей участия на транспортном рынке.

Государственное регулирование деятельности транспортных предприятий осуществляется преимущественно экономическими методами, в том числе государственной поддержкой, объемы и вид которой должны зависеть от характера деятельности транспортных предприятий и выполняемых ими функций (перевозки пассажиров, социально значимые перевозки грузов, выполнение оборонных и других специальных требований).

Тарифы, сборы и плата, связанные с выполнением в местах общего пользования и в местах не общего пользования услуг, которые относятся к сфере природной монополии, должны устанавливаться Национальной комиссией регулирования транспорта.

Указанные тарифы, сборы и плата устанавливаются на договорных условиях на основе себестоимости и уровня рентабельности, который обеспечивает безубыточность деятельности собственников инфраструктур, перевозчиков, субъектов хозяйствования, контролируются государством в соответствии с законодательством о конкуренции и ограничения монопольной деятельности на товарных рынках.

Убытки собственника инфраструктуры, перевозчика, которые возникли из-за установления льгот и повышения тарифов, сборов компенсируются путем (авансового) перечисления на расчетный счет субъекта хозяйствования средств, предусмотренных на эти цели при формировании бюджета соответствующего уровня. В случае недостаточности ассигнований в резервных фондах бюджетов соответствующих уровней, предусматриваются средства на покрытие этих расходов и других убытков хозяйствования, связанных с пассажирскими перевозками. Порядок возмещения указанных убытков за счет государственного бюджета определяется Кабинетом Министров Украины за счет средств местных бюджетов соответствующими органами местной власти. В случае необеспечения 100 % финансирования льготных перевозок на протяжении трех месяцев перевозчик может приостановить эти перевозки.

Кроме того, согласно ст. 11 Закона Украины «О железнодорожном транспорте» [1], проектирование, строительство, реконструкция,

включая электрификацию и содержание объектов железнодорожного транспорта, которые имеют местное значение, в том числе железнодорожных вокзалов, пешеходных мостов, пассажирских платформ, приобретение железнодорожного подвижного состава, в т. ч. моторвагонного подвижного состава, для перевозки пассажиров в пригородном сообщении осуществляется за счет собственных средств собственников инфраструктур, перевозчиков, других юридических и физических лиц, а так же за счет средств местных бюджетов и прочих, так же вышеуказанное может проводиться за счет средств государственного бюджета в пределах лимитов государственных капитальных вложений.

На сегодняшний день во исполнение требований Закона Украины «О железнодорожном транспорте» [1] и «Правил перевозки пассажиров багажа, грузобагажа и почты железнодорожным транспортом Украины» [2] железнодорожный транспорт, выполняя государственную программу социальной защиты населения, осуществляет значительные объемы перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

Например, пригородные перевозки по Автономной Республике Крым составляют 70 % общего объема пассажирских перевозок железнодорожного транспорта [3]. На протяжении 12 месяцев 2010 г. услугами железной дороги в пригородном сообщении в пределах Крыма воспользовались 15500,7 тыс. чел., из них 11751,0 тыс. чел. – льготной категории (75,8 %). От пригородных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом за 2010 г. получено доходов в сумме 23190,0 тыс. грн., тогда, как эксплуатационные расходы составили 147504 тыс. грн., таким образом убытки составили 124311,0 тыс. грн., покрытие расходов – 15,7 %. Убытки от перевозок пассажиров в пригородном сообщении на одного отправленного пассажира составили 8 грн. 02 коп. Из бюджета АРК за льготный проезд отдельных категорий граждан в 2010 г. получена компенсация 5695,0 тыс. грн., данной суммой покрыто всего 43,3 % убытков от перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

В таблице приведены экономические показатели в пригородном сообщении по Крымской дирекции за 2010 г в сравнении с 2009 г. [3].

Таблица 1

Экономические показатели в пригородном сообщении по Крымской дирекции железнодорожных перевозок

Показатели	2009 г	2010 г	Изменения	
			+/-	%
Отправлено пассажиров, тыс. чел.	16562,58	15494,09	-1068,49	94
в том числе льготные, тыс. чел.	11804,04	11751,01	-53,03	99,6
из них пенсионеры, МВД, ЧАЭС, тыс. чел.	2545,8	2399,4	-146,4	94,2
Пассажирокилометры, млн. пас-км	918520,0	858,32	-60,2	93
Дальность поездки 1-го пассажира, км	55	55	-	-
Реализовано льготных (абонементных) билетов, шт.	10724,0	9655,0	-1069,0	90
Расходы пассажироперевозок пригородного сообщения, тыс. грн.	133869	147501	13632	110,2
В том числе, тыс. грн.:				
заработная плата	34145	40004	5859	117,2
материалы	6220	15194	8974	244,3
топливо	7201	8835	1634	122,7
электроэнергия	13929	16501	2572	118,5
амортизация	25313	24654	-659	97,4
ремонт и др. улучшения ОФ	23070	16014	-7056	69,4
отчисления на соц. нужды	13087	15413	2326	177,8
прочие затраты	10904	10886	-18	99,8
Доходы от перевозки, тыс. грн.	21574	23190	1616	107,5
В том числе доходы от реализации льготных (абонементных) билетов, тыс. грн.	621,03	774,39	153,36	125,0
Компенсация, тыс. грн.:				
из бюджета Украины	4956,8	6210,9	1254,1	125,3
из бюджета АРК (по субвенции)	4657,1	5695,0	1037,9	122,3
Всего убытков от перевозок в пригородном сообщении, тыс. грн.	112295	124311	12016	110,7
Покрытие убытков средствами субвенции	4,4%	5,0%	+0,6%	

Из табл. 1 виден ежегодный рост убытков, которые несет железная дорога при перевозке пассажиров в пригородном сообщении, а так же убытки за перевозку льготной категории граждан и недостаточные покрытия этих убытков государством.

Основными причинами убыточности пригородных перевозок называются [4]:

– применение экономически не обоснованных тарифов на перевозку пассажиров, при этом не работает механизм компенсации убытков, предусмотренный Законом Украины «О железнодорожном транспорте» [1];

– перевозка 26 категорий пассажиров, имеющих право на льготный проезд, затраты на перевозку которых, должны компенсироваться за счет субсидий государственного или местных бюджетов, в зависимости от того, каким органом власти принято это решение. По данным Укрзализныци [5] с 2001 года предоставление услуг по перевозке льготных категорий граждан увеличилось более чем в четыре раза, а

компенсация за предоставление услуг осталась на том же уровне;

– значительные эксплуатационные затраты на содержание изношенного подвижного состава и инфраструктуры. По данным [6] за годы независимости Укрзализныци не приобрела ни одного дизель- или электропоезда. Изношенность существующего парка вагонов составляет около 80 %. Для предотвращения аварий и поддержания безопасности движения, старые вагоны подвергаются восстановительному ремонту, который требует значительных затрат, поскольку стоимость выполнения капитального ремонта одной секции электропоезда превышает миллион гривен;

– не урегулированы на законодательном уровне взаимоотношения между органами власти и железной дороги, как субъектом хозяйственной отношений.

Действующие на территории Украины тарифы на перевозку пассажиров в пригородном сообщении приведены в табл. 2 [5].

Таблица 2

Сравнительная таблица стоимости проезда пассажиров в пригородном сообщении по железным дорогам Украины (с ПДВ и страховым сбором)

Расстояние	Приднепровская	Юго-Западная	Одесская			Донецкая	Львовская		Южная
			Знаменская, Шевченковская	Херсонская	Одесская		Ужгородская	Львовская, Ровненская, Тернопольская, Ивано-Франковская	
1...5	3,5	4,5	2,7	3,1	3,1	3,8	3,00	3,00	3
6... 10	3,5	4,5	3,1	3,5	3,5	4,5	3,00	3,0	3,5
11... 20	4,5	4,5	3,9	3,9	4,5	5,0	4,50	5,0	3,85
21... 30	5,0	5,0	4,6	4,5	5,0	5,5	5,00	5,0	4,5
31... 40	6,75	6,0	5,2	5,3	6,0	6,75	5,50	7,0	4,8
41... 50	8,0	6,55	5,9	6,1	7,0	8,0	6,00	8,0	5,0
51... 60	9,25	6,55	6,3	6,9	8,0	9,25	7,00	8,0	5,5
61... 70	10,5	8,0	7,0	8,0	8,9	10,0	7,50	10,0	6,0
71... 80	11,75	8,0	7,7	8,9	10,0	10,6	8,00	10,0	6,6
81... 90	12,75	9,05	8,3	9,6	11,0	11,0	8,50	11,0	7,0
91... 100	13,75	9,05	8,9	10,2	12,1	11,6	8,80	11,0	7,5
101... 110	14,75	10,0	9,6	10,8	13,0	12,4	9,50	11,0	8,0
111... 120	16,75	10,0	10	11,4	14,1	13,3	10,00	11,0	8,5
121... 130	18,0	11,0	10,8	12,2	14,1	14,1	10,50	11,0	9,25
131... 140	18,75	11,0	11,4	13	14,9	14,75	10,75	11,0	9,75
141... 150	19,75	12,0	11,9	13,4	15,2	15,5	11,0	12,0	10,0
151... 160	20,25	12,0	12,4	13,9	16,0	16,25	11,4	12,0	10,5
161... 170	21,25	13,05	13,2	14,7	16,3	17,0	11,6	12,0	11,0
171... 180	22,0	13,05	13,8	15,3	17,0	17,75	11,7	12,0	11,4
181... 190	23,0	14,05	14,2	15,9	17,0	18,5	11,75	12,0	11,9
191... 200	23,5	14,05	15,0	16,4	18,0	19,1	12,0	12,0	12,25
201... 230		14,5	16,7	17,3	18,0	19,6			13,0
231... 260		14,5	18,5	18,3	19,1	20,0			13,5
261... 290			17,0		19,1				14,4
291... 320			22,0		20,0				

Как видно из табл. 2, тарифы остаются крайне низкими, что приводит к постоянному отставанию уровня железнодорожных тарифов от реальной себестоимости перевозок и инфляционных процессов. Со стороны железной дороги постоянно разрабатываются мероприятия по уменьшению эксплуатационных расходов. По независящим от железных дорог причинам – увеличение стоимости электроэнергии, газа, водоснабжения, топливно-смазочных материалов и запасных частей, снижается уровень покрытия расходов доходами, себестоимость пригородных перевозок увеличивается ежегодно приблизительно на 20 %. Безубыточность пригородных перевозок может быть достигнута при условии увеличения доходных поступлений в 7-8 раз. В этой связи повышение тарифов является вынужденной мерой для обеспечения стабильной работы пригородного сообщения. Однако процесс повышения тарифа – трудоемкий и занимает от 3 до 6 месяцев, в течение которых железная дорога претерпевает значительные убытки.

Во многих странах пригородные пассажир-

ские перевозки являются убыточными. Но в каждой стране эта проблема решается собственным методом. В Украине, на сегодняшний день, убытки от перевозки пассажиров в пригородном сообщении покрываются перекрестным субсидированием от грузовых перевозок. Таким субсидированием возможно уничтожение и грузовой составляющей. Необходимо прекратить дотирование железнодорожных пассажирских перевозок за счёт доходов от грузовых перевозок, обеспечив покрытие убыточности этих перевозок путём выделения бюджетных ассигнований.

Государство, прямо или косвенно, должно обеспечить эффективное управление объектами и имуществом железных дорог, которые находятся в его собственности. Многие железные дороги стран членов ОСЖД не получали прежде или не получают в настоящее время государственных бюджетных дотаций (табл. 3) [7]. Объёмы дотаций не всегда достаточны и иногда не оказывают сколько-нибудь значительного влияния на деятельность железной дороги.

Таблица 3.

Данные о бюджетных дотациях в странах участницах ОСЖД

Страна	Объёмы бюджетных дотаций	Иные источники финансирования	Инструменты гос. воздействия
Беларусь	Не имеются	Хозрасчет с частич. финанс.	Тариф. политика и гос. поддержка
Болгария	Имеются	Имеются	Договор о компенсации
Венгрия	Имеются	Имеются	Погашение долгов
Казахстан	Не выделялись	Кредиты	Гос. гарантии
Кыргызская Республика.	Не выделялись	-	-
Латвия	Нерегулярная бюджетная поддержка	-	Нормативные акты
Литва	Имеются	Имеются	Нормативные акты
Молдова	Имеются	Имеются	Реглам. тарифов
Монголия	Нет данных	-	-
Польша	Имеются	Имеются	Фонд инфраструкт.
Россия	Имеются	Имеются	Возд. на гр. тарифы
Румыния	-	Имеются	Возд. на пас. тарифы
Словакия	Имеются, регулярная - недостаточная	Поддержка пассажирских перевозок и модерн. коридоров	Частичное воздействие на тариф. политику
Узбекистан	Нет данных		
Украина	Средства практич. не выделяются	Незначительные	Гос. заказ на ж.д. перевозки
Чешская Республика	Выделяются регулярно	Имеются	Фонд инфраструктуры транспорта

В условиях рыночных отношений, при сложившейся ситуации, пригородные перевозки на грани ликвидации. Несмотря на это железная дорога продолжает выполнять свой социальный

долг по перевозке пассажиров в пригородном сообщении.

Ситуация убыточности пригородных перевозок наблюдается ежегодно, так размер убытков в 2010 г. составил 3,2 миллиарда гривен, за

5 месяцев 2011 г. уже 1,4 миллиарда [8]. Государством ежемесячно погашаются убытки, которые несет железная дорога от перевозки льготной категории пассажиров в пригородном сообщении, однако сумма погашений за год составляет порядка 30...40 %.

За период с 2000 г. по 2010 г. количество перевезенных пассажиров льготной категории и размер суммы перевозки по Крымскому региону (см. рис. 1) составили 35184,19 тыс. пассажиров на сумму 92704,2 тыс. грн. [3].

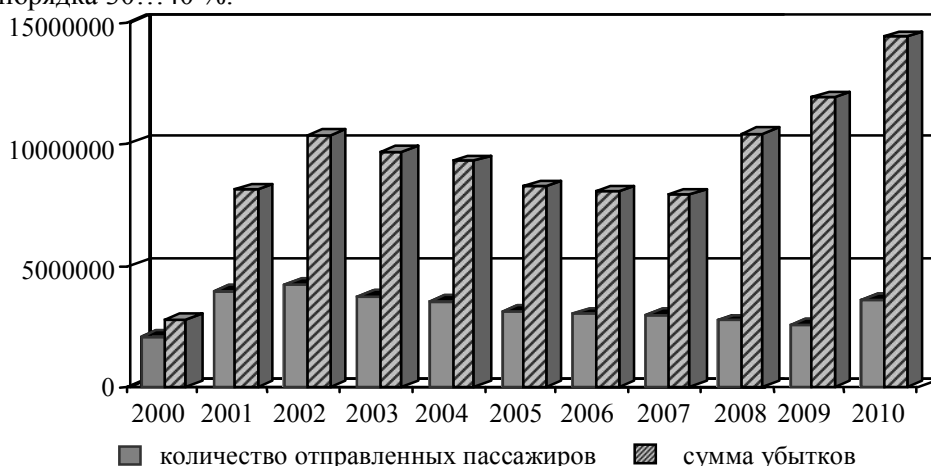


Рис. 1. Количество отправленных пассажиров льготной категории и сумма убытков от их перевозки

На основании вышеприведенного, учитывая стабильный рост цен, необходимость проведения регулярных перевозок незащищенных слоев населения, устранения существующих диспропорций между темпами повышения цен на рынке и темпами повышения тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении, с целью сохранения единого социального вида транспорта необходимо повышение тарифа на перевозку пассажиров в пригородном сообщении и активное участие государства в вопросах инвестирования железнодорожных проектов.

Однако неспособность государства участвовать в реализации указанных мероприятий (инвестирование, способствование развитию, уменьшению убыточности) предполагает кардинальные изменения в вопросах организации перевозки пассажиров в пригородном сообщении, в том числе льготной категории граждан.

Это подразумевает, прежде всего, структурные изменения управления перевозками в иерархии железнодорожной структуры. Как решение вопроса возможна регионализация пригородных перевозок путем передачи их местным властям, либо передача железной дорогой своих функций в этом виде деятельности пригородным пассажирским компаниям. При этом убытки от перевозки будут компенсироваться не только из бюджета региона, но и государством. В результате таких изменений возможно увеличение доходов, снижение себестоимости

перевозки и часть бюджетных дотаций в доходах компаний. Предполагается так же прибыль от развития сопутствующих видов бизнеса и улучшение качества обслуживания пассажиров.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Закон Украины «О железнодорожном транспорте». – К - 2007.- 27с.- 1000 экз.- ISBN 944-642-025-0.
2. Укрзалізниця головне пасажирське управління // Правила перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа и почты железнодорожным транспортом Украины. - К.: Наш друк - 2007.- 152с.- ISBN 978-966-2095-00-5.
3. Отчет о работе Крымской дирекции железнодорожных перевозок за 2010 г. – С. – 2010. – 64 с.
4. [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://odz.gov.ua>
5. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці. [Електрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://uz.gov.ua>
6. Веб-сайт газеты «33-й канал». [Електрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.33kanal.com>
7. Официальный веб-сайт Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) [Електрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://osjd.org>
8. «Укрзаліниця» оптимізує систему приміських перевезень. [Електрон. ресурс]. – Режим доступа: http://ye.ua/news/news_5536.html

Поступила в редколлегию 18.11.2011.
Принята к печати 25.11.2011.