

Анотація. В роботі розглядається необхідність розробки і впровадження комплексних комерційних послуг в пасажирському господарстві залізничних шляхів. Показано доцільність їх розвитку з метою підвищення доходності і зменшення втрат пасажирських перевезень.

Ключевые слова: пасажирське господарство, додаткові послуги, комплексні комерційні послуги.

Summary. The necessity of development and introduction of complex commercial services is in-process considered for the passenger economy of railways. Expediency of their development is shown with the purpose of increase of profitableness and diminishing of losses of passenger transportations.

Keywords: passenger economy, additional services, complex commercial services.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Колесніков О.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656.23: 656.224

РЕФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ОБЛІКУ ПІЛЬГОВОГО КОНТИНГЕНТУ У ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Жердєв М.Д., к.е.н., професор,
Гулай О.С., аспірант (УкрДАЗТ)*

В статті розглядається система обліку пільгового контингенту у пасажирських залізничних перевезеннях. Пропонуються шляхи та методи вдосконалення існуючої системи.

Ключові слова: пільговий контингент, пасажирські залізничні перевезення.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями.

Зважаючи на тенденцію зростання кількості перевезеного пільгового контингенту в умовах зменшення кількості перевезення пасажирів, скорочення субвенцій, постійне недофінансування розвитку залізничної галузі, через брак коштів у державному та місцевому бюджетах, доцільно було б переглянути категорії пільговиків, яким надаються пільги на проїзд у пасажирському залізничному транспорті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій: необхідність реформування обліку пільговиків розглядалось такими вченими та фахівцями залізничного транспорту: О.М. Гудков [1], О.М. Якіменко [2], С.В. Мельник [3], Мирошніченко Ю.В. [4] та ін.;

Невирішені частини поставленої проблеми, котрим присвячується стаття: залишається невирішеним питання достовірності обліку пільгового контингенту в приміському сполученні, так як система за якою відбувається

облік на сьогоднішній день являється недосконалою.

Мета: запропонувати можливий варіант вирішення проблеми чіткого обліку проїзду пільгового контингенту

Вклад основного матеріалу: в Україні право на пільгові перевезення залізничним транспортом відповідно до діючого законодавства, мають 26 категорій громадян. Тобто більш ніж 24 млн. громадян перевозяться залізницями країни на пільгових умовах та безкоштовно [1].

Право безкоштовного проїзду залізничним пасажирським транспортом 1 раз на рік ("туди" і "назад") у м'якому вагоні купе "СВ" швидкісного поїзда, надається таким категоріям: Героям Радянського Союзу; Особам, нагородженим орденами Слави трьох ступенів; Інвалідам Великої Вітчизняної війни I, II груп зі знижкою 50% та всім Народним депутатам повністю безкоштовно, на всіх залізничних шляхах сполучень, з необмеженою кількістю використання поїздок на рік. Тоді, як у середньому зарплата народного депутата складає 15 тисяч гривень, міністрів на

сьогодні – 7-8 тисяч гривень, в НБУ, зарплата складає приблизно 100 тисяч гривень, в Конституційному Суді, в керівництва Нацбанку – десь у районі 50-60 тисяч гривень [5]. Треба зазначити, що в жодній Європейській державі, окрім Італії, зі значно кращим фінансовим становищем немає пільг для депутатів, але вони є в Україні, в державі з не досить розвинутою економікою.

Згідно з діючими вищезазначеними законодавчими актами та законами, пільгові категорії громадян, яким держава надає право користування пільгами на залізничному транспорті, можна розподілити за ознаками в таку Класифікацію[6]:

- за особливі заслуги перед Батьківщиною - Герої України та інші категорії, яким надана шана у зв'язку з заслугою перед Батьківщиною;

- за соціальною ознакою – це підтримка осіб у зв'язку з поважним віком, станом здоров'я, соціальним станом, недостатнім забезпеченням засобами існування;

- за професійною ознакою – пільги, спрямовані на заохочування працівників складних, шкідливих та небезпечних, а також суспільно-значущих професій до несення професійної служби, а також для більш рівномірного розподілу кадрів у сільській та міській місцевості.

Треба зазначити, що у Державному бюджеті на соціальні потреби на 2011 рік передбачено 30195,1 тис. грн., що на 6692,3 тис. грн., або на 16,8% менше від розрахункової потреби. На пільговий проїзд за попередніми розрахунками місцевими бюджетами буде спрямовано 25097,4 тис. грн., що на 5592,6 тис. грн., або 18,2% менше від потреби [6].

В такому разі, пропонуємо переглянути кількість категорій пільговиків за професійною ознакою. До розгляду можуть бути взята така категорія пільговиків, як депутати Верховної Ради України. Ця категорія ввійшла до переліку пільгових через суспільно – значущу функцію. Але зважаючи, на соціальну забезпеченість депутатів, та величини дефіциту коштів у бюджетах (хоча саме по цій категорії пільговиків заборгованості щодо перевезень не має, тобто саме за перевезення цієї категорії субвенції перераховуються вчасно), на наш погляд, можна було б впровадити механізм відшкодування збитків народному депутату при оформленні відрядження, тобто адресної допомоги, якщо поїздка носить важливий загальнодержавний характер, та має відповідне узгодження або розпорядження, але якщо поїздка носить приватний характер, вона має бути сплачена з власного рахунку.

Наступна категорія, яка пропонується до розгляду, це пенсіонери, які мають право

безкоштовного проїзду, ця категорія громадян займає найбільшу питому вагу в категорії безкоштовних пільгових пасажирських приміських перевезеннях на залізничному транспорті. Та є категорією, за пільгове перевезення якої взагалі немає компенсацій в жодному році за вивчений період. На залізничному транспорті законодавством враховується поважний вік людини у зв'язку з виходом на пенсію. Основними проблемами, які обумовлюють необхідність вирішення питання пільгових перевезень є [7]:

демографічна ситуація - в Україні за даними 2010 року - 13,7 млн. пенсіонерів. Зараз на 100 пенсіонерів припадає 98 осіб, що сплачують єдиний соціальний внесок;

відсутня належна диференціація пенсій в залежності від трудового стажу та страхових внесків. На сьогодні 1,5 млн. пенсіонерів отримують пенсії в межах одного прожиткового мінімуму, а в межах двох прожиткових мінімумів - 10,1 млн. пенсіонерів;

значний розрив між розмірами пенсій жінок і чоловіків. Середній розмір пенсії за віком у жінок становить в середньому 993,09 гривні, у чоловіків – 1441,93 гривні[7];

незбалансований бюджет Пенсійного фонду України;

Тобто є пенсіонери, які дійсно потребують допомоги з боку держави через складне матеріальне становище (так як отримують мінімальну пенсію), а є пенсіонери, які мають достатній рівень забезпечення і, тому в підтримці держави не потребують. Враховується повага до поважного віку пенсіонера, але не враховується стаж (хоча він у всіх пенсіонерів різний, адже є громадяни, які не працювали протягом працездатного віку, або мають малий стаж роботи). Звісно, це повинно мати відображення при наданні пільг на проїзд залізничним транспортом.

Науковцями запропоновані різноманітні підходи до вирішення цього питання [1,3,4,8]. На наш погляд, було б доцільно впровадити адресну допомогу, по яку потрібно звертатися один раз у рік до відповідних органів управління соціального заходу або пенсійного фонду для отримання пільги на проїзд, на зразок субсидії на житлово-комунальні послуги. Для покращення обліку пільгових категорій необхідно впровадити видачу проїзного талону для поїздки на залізничному транспорті протягом року, де буде чітко вказано регіон в якому проживає пільговик, та пільга, яку він отримує, та ввести обмежену кількість поїздок для кожної категорії пільгового контингенту. Наприклад, за власними підрахунками на основі статистичних даних, зараз на проїзд одного пільговика на рік, держава

передбачає у бюджеті приблизно таку кількість коштів, дані усереднені за 6 попередніх років:

- на одного інваліда ВВВ I,II,III груп, та осіб порівняні до них, а також одного супровідника – 1940 грн.;

- на одного постраждалого, ліквідатора, внаслідок катастрофи на ЧАЕС – 580 грн.;

- на одного депутата ВР та супровідника депутатів - інвалідів I групи -20083 грн.;

- на одного студента ВНЗ I-IV рівня акредитації або учня ПТУ – 2213 грн.

по іншим категоріям пільговиків не було субвенцій від держави за жоден рік, тому підрахунки не можливі.

Виходячи з даних підрахунків, можна запропонувати закріпити ці суми, як середню норму коштів, які може використати пільговик в перерахунку на кількість поїздок за рік. Або які буде виділяти держава на одного пільговика та, виходячи з цього, закладати вати при розрахунку бюджету на наступний рік. Тобто, якщо вважати, що одна поїздка у прямому або місцевому сполученні, у купейному вагоні, на середню відстань, для одного пільговика коштує близько 185 грн., то, відповідно:

- на одного інваліда ВВВ I,II,III груп, та осіб порівняні до них, а також одного супровідника – 11 безкоштовних поїздок;

- на одного постраждалого, ліквідатора, внаслідок катастрофи на ЧАЕС – 3 безкоштовні поїздки;

- на одного депутата ВР та супровідника депутатів - інвалідів I групи -108 безкоштовних поїздок, або 55 безкоштовних поїздок у вагоні типу СВ (при умові, що вона коштує близько 360 грн. в один бік);

- на одного студента ВНЗ I-IV рівня акредитації або учня ПТУ – 12 безкоштовних поїздок в один бік .

Підрахунки для інших категорій по даному алгоритму – неможливі через відсутність компенсацій.

Звичайно, існує вірогідність, збільшення кількості пільговиків, які почнуть користуватися безкоштовною кількістю поїздок, але, принаймні, вони будуть більш точними.

Залишається питання обліку пільгового контингенту в приміському сполученні відкритим, так як в прямому та місцевому сполученні облік можна вважати достовірним. В цій ситуації можна запропонувати такі заходи:

1) ввести штрафні санкції, щодо пільговиків, які не придбали безкоштовний посадковий квиток;

2) запровадити систему обліку пільговиків у в вагонах під час руху. Тобто, білетний касир, який є в кожному поїзді, повинен вибивати пільговикам безкоштовну форму квиток;

3) збільшити штат провідників, які будуть супроводжувати кожен приміський потяг та вести облік пільгових пасажирів;

4) ввести систему пластикових посвідчень;

5) встановити електронну систему турнікетів на всіх крупних станціях, та унеможливити вихід з платформи без квитка, на якому буде зазначатись відповідний штрих-код.

Перший варіант був би найпростішим та економічно вигіднішим, бо розуміє в собі боротьбу з безквитковими пасажирами, та разом з тим збільшує прибуток від штрафних санкцій, але є не гуманним та не справедливим по відношенню до статусу та поваги до пільговиків. Але цей метод допоможе закріпити у свідомості пасажира про необхідність придбання квитків, та унеможливлення безквиткового проїзду.

Другий варіант може привести також до недостатньо повного обліку, хоча більш досконалому за наявний, адже касир фізично не зможе вести повний облік пільговиків у приміському потязі, хоча, в цілому, наблизить облік до бажаного.

Третій варіант потребує додаткових чималих коштів. Якщо взяти до уваги крупний вузол Харків – Пасажирський, Харків - Левада де зараз курсує 182 електропоїзда, в середньому у складі 6 вагонів, то, за власними розрахунками, потрібно збільшити штат провідників до 1092 чол., при середній заробітній платі провідника, близько 1500 грн., і, потребує додаткових коштів близько 1638 тис. грн., щомісячно. Цей захід є витратним, хоча являється дієвим в умовах нашого менталітету.

Четвертий варіант, потребує додаткових витрат на виготовлення пластикових карток - посвідчень, хоча є найоптимальнішим, спираючись на закордонний досвід [1, 4].

Висновок: таким чином, діяча система обліку пільгових перевезень пасажирів потребує подальшого удосконалення, що призведе до покращення компенсаційних розрахунків за перевезення пасажирів пільгових категорій.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Гудков О.М. Організаційно – економічні проблеми приміських пасажирських перевезень залізничним транспортом // О.М. Гудков. - Проблемы экономики и управления на ж/д транспорте: Материалы Междунар.научно-практич.конференции. КУЕТТ.- 2007.- № Т.2.- С.109 – 111

2. Якіменко О.М. Економічні наслідки пільгових перевезень на залізничному транспорті України

3. Мельник С.В. Звіт про науково-дослідну роботу "Моніторинг досвіду країн Європи, США,

країн пострадянського простору, включаючи прибалтійські країни, в частині надання пільг окремим категоріям громадян" // С.В. Мельник, М.К. Гаврицька, І.М. Овчарова. - Мінпраці та соц. Політики України, державна установа. - Науково-дослідний інститут соціально – трудових відносин. – Луганськ – 2008, [Електронний ресурс], режим доступу до роботи: http://www.mlsp.gov.ua/document/87154/Zvit_monit_dosvid_pilg.doc

4. Мирошніченко Ю. В. Забезпечення соціально – економічної ефективності приміських пасажирських перевезень на залізничному транспорті України / Ю.В. Мирошніченко. - Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук. – Харків. – 2011. - 198с

5. Томенко: «Заробітна плата посадовців підводиться під базу – зарплату депутатів і

міністрів» 18.09.2009. - Радіо свобода, [Електронний ресурс], режим доступу: <http://www.radiosvoboda.org/content/article/1826268.html>

6. Удосконалення системи пільг в Україні, [Електронний ресурс], режим доступу: www.case-ukraine.com.ua/.../f7465764ebb29012c5b82ed4e28a0140

7. Пояснювальна записка до проекту Закону України „Про заходи щодо законодавчого забезпечення реформування пенсійної системи”, [Електронний ресурс], режим доступу: <http://www.profiwins.com.ua/ru/legislation/project/1405.html>

8. Громова Е.В. Повышение эффективности пассажирских перевозок на основе маркетинговых исследований [Текст]/ Е.В. Громова // Вестник ХГПУ. – Харьков: ХГПУ, 1998. – Вып. 25. – С. 77-79.

Аннотация. В статье рассматривается система учета льготного контингента в пассажирских железнодорожных перевозках. Предлагаются пути и методы совершенствования действующей системы.

Ключевые слова: льготный контингент, пассажирские железнодорожные перевозки.

Summary. In article the system of the account of a preferential contingent in passenger rail transportation is considered. Ways and methods of perfection of operating system are offered.

Keywords: a preferential contingent, passenger rail transportation.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Позднякова Л.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656.07.078

КОМПЛЕКСНЕ СЕРВІСНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ПАСАЖИРІВ ЯК НАПРЯМ ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

*Зоріна О.І., к.е.н., професор,
Верлока В.С., к.е.н., професор,
Шаля О.Г., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

В статті освітлено вплив комплексного обслуговування пасажирів на якість транспортних послуг та розглянуто досвід Південної залізниці щодо розробки для пасажирів платної картки «Комплексного сервісного обслуговування», яка містить широкий асортимент послуг.

Ключові слова: якість транспортних послуг, додатковий сервіс, імідж, конкурентоспроможність.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Сучасний стан залізничного транспорту та аналіз перспектив його розвитку показують необхідність