

2. Стратегический менеджмент. Искусство разработки и реализации стратегии / А.А. Томсон, А.Дж. Стрикленд. – М.: Изд-во «Банки и биржи», ЮНИТИ, 1998. – 576 с.
3. Шишкін В.О. Управління диверсифікацією підприємств // Держава та регіони. – Сер.: Економіка та підприємство. – 2006. - №4
4. Филиппов А.В. Диверсификация как способ повышения адаптивных качеств предприятия // Вісник Донецького університету. – Сер.: Економічні науки. – 2000. -№2.
5. Бланка И.А. Основы финансового менеджмента. – К.: Ника-центр, Эльга, 1999.
6. Аронов А.М. Диверсификация производства: теория и стратегия развития / А.М. Аронов, А.Н. Петров. – СПб.: Лениздат, 2000. -128 с.
7. Жулина Е.Г. Диверсификация деятельности предприятия/ Е.Г. Жулина, Т.Л. Мягкова, О.Б. Кацуба.- М.: Журнал «Управление персоналом», 2006. – 176 с.
8. Немченко Г. Диверсификация производства: цели и направления деятельности / Г. Немченко, С. Донецкая, К. Дьяконов // Проблемы теории и практики управления. – 2008. - №1.
9. Корінько М.Д. Організаційно-економічний механізм диверсифікації суб'єктів господарювання // Актуальні проблеми економіки – 2008. - №6
10. Цогла О.О. Переваги та недоліки стратегії диверсифікації підприємства // Актуальні проблеми економіки – 2007. - № 5
11. Л.А. Позднякова. Социально-экономическая модель развития предприятия (на примере железнодорожного транспорта). –Х.: Бизнес Информ, 1998. –186 с.
12. Стратегия предприятия и стратегический менеджмент: Учеб. Пособие/ Ю.В. Соболев, В.Л. Дикань, А.Г. Дейнека. Л.А. Позднякова. – Х.: ООО «Олант», 2002. – 416 с.
13. <http://ru.wikipedia.org/wiki/диверсификация>
14. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України

Аннотация. В статье рассмотрены концептуальные подходы относительно диверсификации хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте в условиях интеграционных процессов.

Ключевые слова: диверсификация, реформирование, интеграционные процессы, конкурентоспособность.

Summary. In the articles considered conceptual approaches are in relation to diversification of economic activity on a railway transport in the conditions of integration processes.

Keywords: diversification, reformation, integration processes, competitiveness.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.

УДК 656.2.022.816:338.5

ПЕРЕРОЗПОДІЛ ПОСТІЙНИХ ВИТРАТ ПРИ РОЗПОДІЛІ ВАНТАЖНОГО ТА ПАСАЖИРСЬКОГО РУХУ ЗА УМОВ ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНИХ ТА ВИСОКОШВИДКІСНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Єршоміна М.О., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)

У статті розглянуті питання о недоцільності реорганізації роботи залізничного транспорту за умов впровадження швидкісних та високошвидкісних залізничних пасажирських перевезень, яка потребує розділення вантажного і пасажирського видів руху, що, у свою чергу, потягне перерозподіл постійних витрат та має відбитися на зростанні тарифів на усі види перевезень.

Ключові слова: постійні витрати, перерозподіл постійних витрат, розподіл пасажирського та вантажного руху, швидкісні та високошвидкісні залізничні пасажирські перевезення.

Постановка проблеми. В області пасажирських поїздів нового покоління підвищеної пасажирських перевезень одним з найбільш комфортності. Проте одним з етапів впровадження пріоритетних напрямків підвищення ефективності швидкісного та високошвидкісного руху на залізницях господарської й фінансової діяльності залізниць є України є розподіл вантажного та пасажирського видів розвиток швидкісного (від 140 до 200 км/год) і руху, що, у свою чергу, потягне перерозподіл високошвидкісного (більше 200 км/год) руху

постійних витрат окремо на пасажирські перевезення та на вантажні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Українські фахівці займаються проблемами визначення собівартості залізничних перевезень протягом останнього десятиріччя: В. І. Пасічник, М. В. Макаренко, Н. С. Соколовська. Проте всі дослідження стосуються переважно визначення залежних та умовно-постійних витрат собівартості, залежності собівартості від різних факторів, калькуляції собівартості і 10 тонно- та пасажирокілометрів.

Вирішенню проблем управління витратами присвятили праці такі науковці як Котляров С.А., Друрі К., Карпова Т.П. і ін. [1-3], у тому числі витрати на залізничному транспорті досліджують Чебанова Н.В., Макаренко М.В., Козир О.М. [4-6]. Але не в одній науковій праці не розглянуто питання недоцільності реорганізації роботи залізничного транспорту за умов впровадження швидкісних та високошвидкісних залізничних пасажирських перевезень, яка потребує розділення вантажного і пасажирського видів руху, що, у свою чергу, потягне перерозподіл постійних витрат та має відбитися на зростанні тарифів на усі види перевезень.

Актуальність проблеми. Важливість залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори. Зокрема, транс'європейська залізнична магістраль перетинає Україну і йде далі до Москви. Вона ж на території Польщі перетинається з швидкісними магістралями створює можливість швидкісного залізничного сполучення практично між усіма державами Європи, що в свою чергу свідчить про високу транзитну пропускну спроможність вітчизняного залізничного транспорту.

На даний час залізниці в основному задовольняють потреби суспільного виробництва та населення у перевезеннях. Проте стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, що найближчим часом може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку держави [7].

Усе це в сукупності потребує не послаблення, а посилення уваги до питань розвитку залізничного транспорту, підтримки його пропускну та провізної спроможності на оптимальному рівні, постійного вдосконалення технічних особливостей та підвищення показників використання даного виду транспорту.

Формування цілей статті (постановка завдання). Метою даної статті є обґрунтування недоцільності реорганізації роботи залізничного транспорту, яка потребує розділення вантажного і пасажирського руху, що, у свою чергу, потягне розподіл постійних витрат та має відбитися на зростанні тарифів на усі види перевезень. Наслідок

зазначених заходів – зниження прибутку від здійснення вантажних перевезень та збільшення збитковості пасажирських перевезень.

Виклад основного матеріалу досліджень У розвинутих країнах Європи та Сходу для покращення стану залізниць та підвищенню конкурентоспроможності пасажирських перевезень було впроваджено швидкісний та високошвидкісний рух. Після проведення аналізу стану українських залізниць, можливо дійти висновку, що вони теж потребують втілення заходів з покращення економічного та технічного стану та підвищення конкурентоспроможності, спрямованих на приваблення пасажирів до цього виду транспорту. Тому Україна теж не залишилася осторонь і провідними фахівцями було прийнято рішення про поетапне впровадження швидкісного та високошвидкісного руху на українських залізницях.

Проте одним з етапів впровадження швидкісного та високошвидкісного руху на залізницях України є розподіл вантажного та пасажирського видів руху, тому що дільниці, призначені для пропускання швидкісних поїздів із швидкістю 161-200 кілометрів на годину, повинні, як правило, звільнятися від вантажного руху з тим, щоб не допустити передчасного руйнування головної колії через надмірне навантаження на неї.

Так заходи, запропоновані у [8], припускають деяку реорганізацію роботи залізничного транспорту взагалі, яка потребує розділення вантажного та пасажирського руху, що, у свою чергу, потягне розподіл постійних витрат окремо на пасажирські перевезення та на вантажні. Означені дії вплинуть на значний зріст амортизаційних відрахувань та поточних витрат колійного господарства, СЦБ та зв'язку, електричної мережі, які потягнуть взагалі зростання експлуатаційних витрат як на пасажирські перевезення (приміські та міжміські), так і на вантажні (рис.3.2), що має відбитися на зростанні тарифів на усі види перевезень. Наслідок зазначених заходів – зниження прибутку від здійснення вантажних перевезень та збільшення збитковості пасажирських перевезень.

Також, необхідність окупності витрат на спорудження швидкісних та високошвидкісних залізниць за рахунок включення у тарифи на пасажирські перевезення більш високі відсотки амортизаційних відрахувань та поточних витрат на впровадження швидкісного та високошвидкісного пасажирського руху, у свою чергу, призведе до значного зростання тарифів, що, при існуючих умовах доходу населення, для багатьох потенційних пасажирів зробить цей вид перевезень недосяжним. Такі дії призведуть до відтоку пасажиропотоку від зазначеного виду перевезень, що стане приводом зниження конкурентоспроможності пасажирського залізничного транспорту по фактору вартості послуг.

Наочно зміни експлуатаційних витрат та їх наслідки, відбиті на собівартості усіх видів пасажирських перевезень, відображені на рисунках 1 та 2.

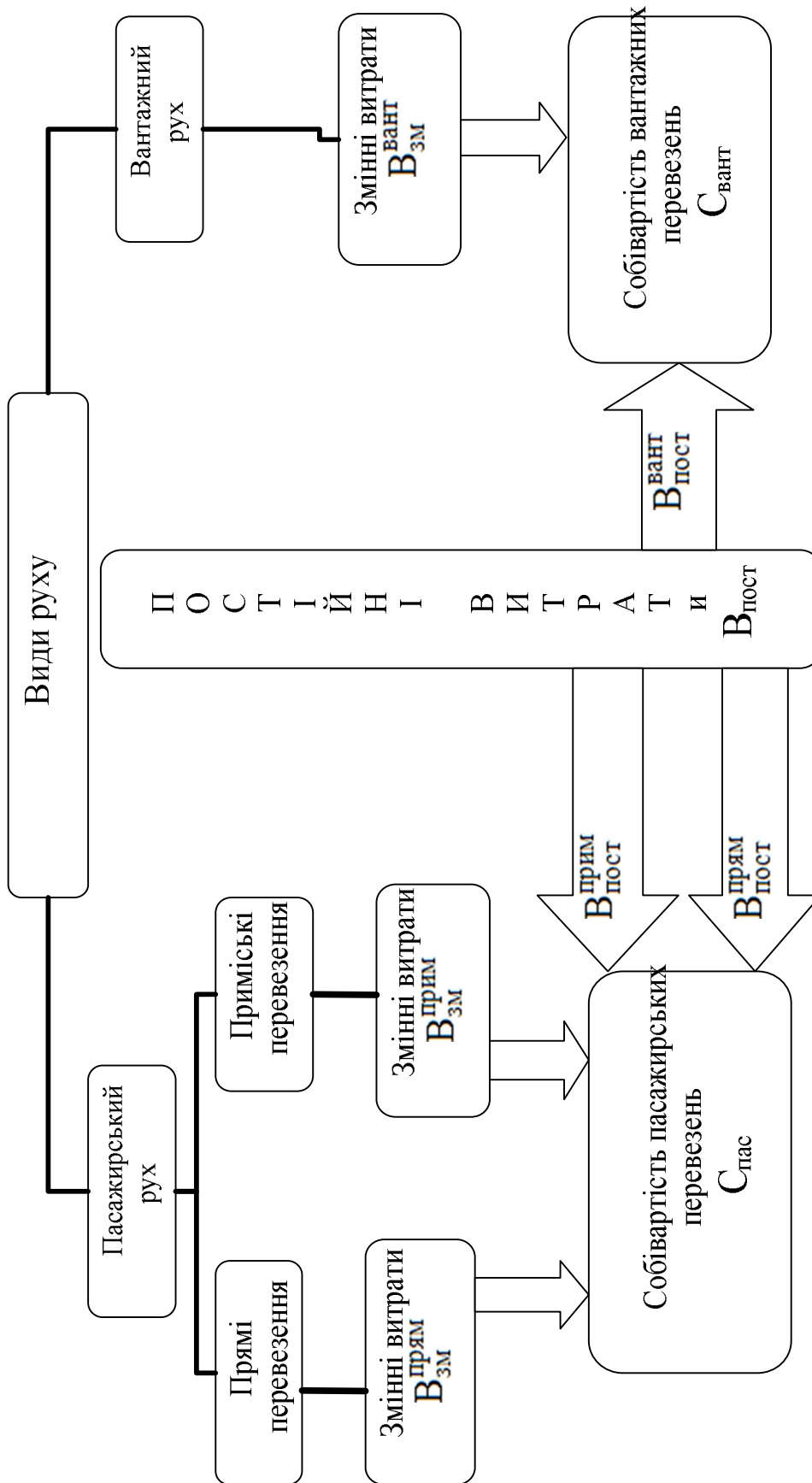


Рисунок 1 - Схема розміру витрат та собівартості пасажирського та вантажного руху на залізницях без розділення вантажного та пасажирського руху

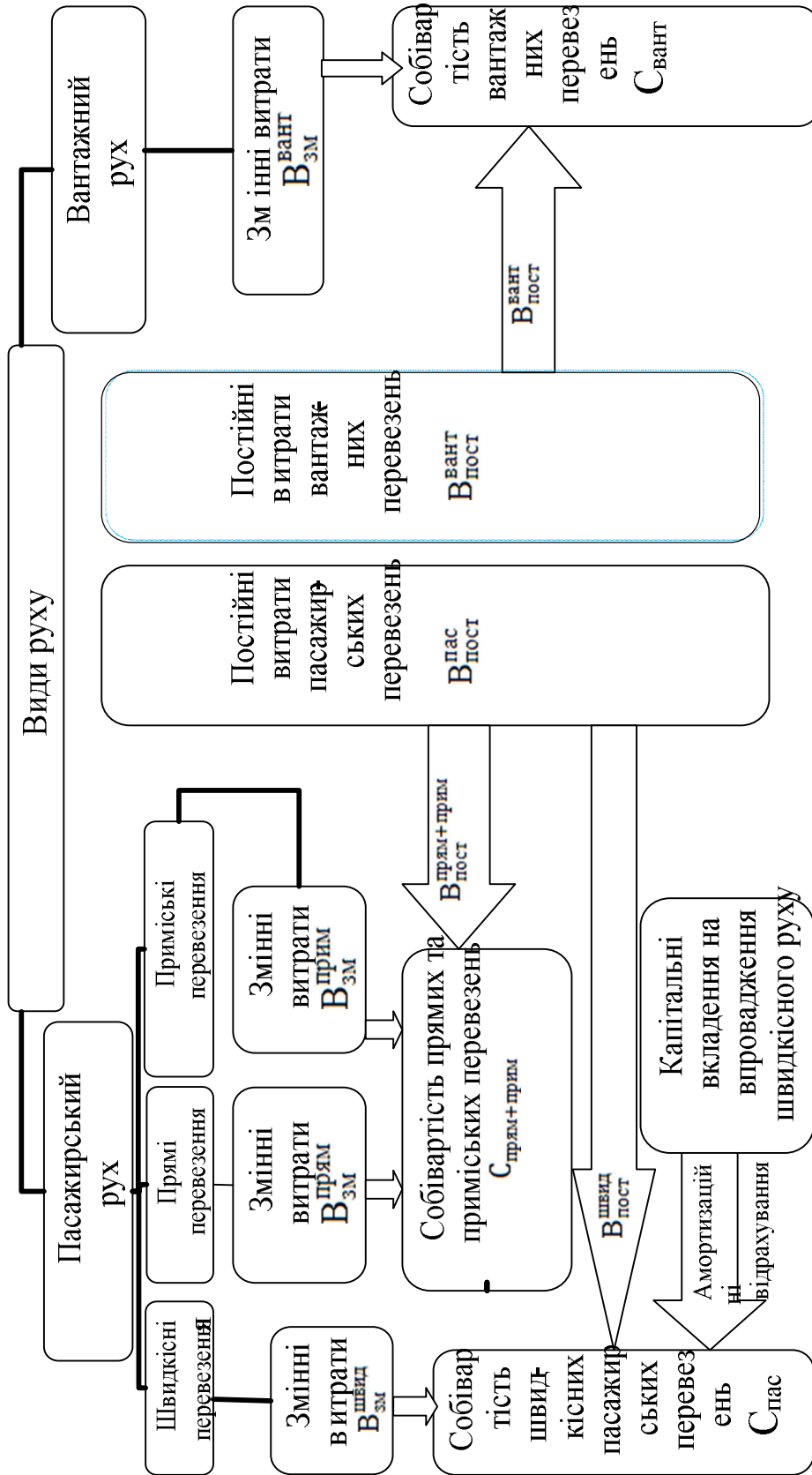


Рисунок 2 - Схема зміни розміру витрат та собівартості пасажирського та вантажного руху на залізничних вантажних перевезеннях вантажного та пасажирського руху

Вплив реорганізації пасажирського руху на собівартість усіх видів руху за умов організації швидкісних та високошвидкісних перевезень має вигляд (формули 1 - 4)

$$C_{пас}^1 = V_{ЗМ}^{пас} + V_{пост} - V_{пост}^{вант}, \quad (1)$$

де $C_{пас}^1$ - собівартість пасажирських перевезень до організації та впровадження швидкісного та високошвидкісного руху

$V_{ЗМ}^{пас}$ - змінні витрати на здійснення пасажирських перевезень

$V_{пост}$ - постійні витрати

$V_{пост}^{вант}$ - частка постійних витрат, віднесених на вантажні перевезення

$$C_{пас}^2 = V_{ЗМ}^{пас} + V_{пост}^{пас}, \quad (2)$$

де $C_{пас}^2$ - собівартість пасажирських перевезень після організації та впровадження швидкісного та високошвидкісного руху

$V_{пост}^{пас}$ - постійні витрати, які відносяться цілком на пасажирські перевезення

$V_{ЗМ}^{пас}$ - змінні витрати на здійснення пасажирських перевезень

$$C_{ван}^1 = V_{ЗМ}^{ван} + V_{пост}^{ван} - V_{пост}^{пас}, \quad (3)$$

де $C_{ван}^1$ - собівартість вантажних перевезень до організації та впровадження швидкісного та високошвидкісного руху

$V_{ЗМ}^{ван}$ - змінні витрати на здійснення вантажних перевезень

$V_{пост}^{ван}$ - постійні витрати на здійснення вантажних перевезень

$V_{пост}^{пас}$ - постійні витрати на здійснення пасажирських перевезень

$$C_{ван}^2 = V_{ЗМ}^{ван} + V_{пост}^{ван}, \quad (4)$$

де $C_{ван}^2$ - собівартість вантажних перевезень після організації та впровадження швидкісного та високошвидкісного руху

$V_{ЗМ}^{ван}$ - змінні витрати на здійснення вантажних перевезень

$V_{пост}^{ван}$ - постійні витрати, які відносяться цілком на вантажні перевезення

Наведений аналіз впливу організації та впровадження швидкісного та високошвидкісного руху на собівартість перевезень дає можливість зробити висновок, що наведені заходи потягнуть різке зростання собівартості усіх видів перевезень,

тобто $C_{пас}^1 < C_{пас}^2$ та $C_{ван}^1 < C_{ван}^2$.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Отже, крім того, що на собівартість усіх видів пасажирських перевезень, і, як наслідок, на розмір тарифів, вплине розмір постійних витрат, не перерозподілених між вантажними та пасажирськими перевезеннями, як при русі пасажирських та вантажних поїздів по одній колії, також вплинуть на собівартість у бік різкого зростання розмір капітальних вкладень на впровадження та організацію швидкісного та високошвидкісного руху, які віді́б'ються на ціні перевезень у вигляді амортизаційних відрахувань.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Котляров С. А. Управление затратами. - СПб.: Питер, 2001. - 160 с.
2. Друри К. Введение в управленческий и производственный учет: Пер. с англ. / Под ред. С.А.Габалиной. - М.: Аудит, ЮНИТИ, 1994. - 560 с.
3. Карпова Т.П. Основы управленческого учета. - М.: ИНФРА-М, 1997. - 392 с.
4. Козир О.М. Удосконалення системи управління витратами підприємств залізничного транспорту // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. Наук. праць, - Харків: УкрДАЗТ. - 2006. - № 19. - С. 37-42.
5. Чебанова Н.В., Ревуцька Л.Є. Моделювання вантажних тарифів / Н.В. Чебанова., Л.Є. Ревуцька //Залізничний транспорт України. - 2002. - №2. - С. 16 - 17.
6. Макаренко М.В. Витрати на залізничному транспорті: аналіз і управління /М.В. Макаренко, М.Ю. Гончаров, Н.С. Соколовська; За ред. М.В. Макаренка. - К.: ВАТ "УКТП - Центр", 1999. - 206 с.
7. Давиденко А. А. Розвиток міжнародного транспортного сполучення України / А. А. Давиденко, Ю. М. Пашенко // Економіка України. - 2002. - № 8. - С. 5-8.
8. Концепція Державної цільової програми-впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005-2015 роки [Електронний ресурс]: Режим доступу <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main>

Анотація. В статті подняты вопросы о нецелесообразности реорганизации работы железнодорожного транспорта в условиях внедрения скоростных и высокоскоростных железнодорожных пассажирских перевозок, которая требует разделения грузового и пассажирского видов движения, что в свою очередь повлечет перераспределение постоянных затрат и отразится на увеличении тарифов на все виды перевозок.

Ключевые слова: постоянные затраты, перераспределение постоянных затрат, разделение пассажирского и грузового движения, скоростные и высокоскоростные железнодорожные пассажирские перевозки.

Summary. In article questions on inexpediency of reorganization of work of a railway transportation in the conditions of introduction of speed and high-speed railway passenger transportations which demands division of freight and passenger kinds of movement are brought up that in turn will entail redistribution of constant expenses and will be reflected in increase in tariffs at all kinds of transportations.

Keywords: constant expenses, redistribution of constant expenses, division of passenger and freight movement, speed and high-speed railway passenger transportations.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Колесников О.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 338.47:656.22

ВИКОРИСТАННЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ ДІЛЯНОК З МАЛИМИ ОБСЯГАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ПРОВІДНИХ КРАЇНАХ СВІТУ

Зоріна О.І., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)

У статті розглянуто світовий досвід функціонування залізничних ділянок залізниць. Визначено шляхи підвищення ефективності використання залізничних ділянок у провідних країнах світу.

Ключові слова: ефективність, залізниця, залізничний транспорт, малодіяльна ділянка залізниці.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Залізничний транспорт України як важливіша інфраструктурна галузь економіки відіграє значну роль в розвитку ринкових перетворень в країні. Він забезпечує основні транспортно-економічні зв'язки на міждержавному, міжрегіональному, міжгалузевому та внутрішньогалузевому рівнях, тому цілком зрозуміло, що від стабільної ефективної роботи залізничної галузі великою мірою залежить подальший розвиток економічних відносин між різними суб'єктами господарювання. При цьому фінансовий стан залізниці багато в чому залежить від ефективності функціонування окремих ділянок.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання, пов'язані з проблемою функціонування малодіяльних ділянок залізниць досліджувались у роботах Ю.С.Бараша, П.А.Смаглій [1], Д.Г.Ейтутіса [2], В.І.Пасічника [3]. Проте, на сьогодні не існує програми щодо шляхів підвищення ефективності роботи

малодіяльних ділянок і станцій. Малодослідженими залишаються питання вивчення світового досвіду їх функціонування.

Метою статті є аналіз світового досвіду функціонування залізниць та так званих «малодіяльних» ділянок, виробка концепції виводу таких ділянок з кризового стану.

Виклад основного матеріалу дослідження. Проблема підвищення ефективності функціонування малодіяльних ділянок залізничного транспорту є актуальною не тільки для країн з перехідною економікою, а й для багатьох розвинутих країн. Це пояснюється тим, що малодіяльні ділянки розташовані, як правило, в регіонах, де рівень економічного розвитку нижче, ніж його середнє значення в цілому в державі.

У Північній Америці, зокрема у Сполучених Штатах Америки, усі залізниці поділено на класи за рівнем рентабельності по відношенню одна до одної. Так, до першого класу за визначенням Асоціації американських залізниць відносяться вантажні залізничні