

захисту від інсайдерів.

**Висновки.** Реформування залізничного транспорту передбачає розподіл функцій державного управління, що передаються Міністерству транспорту та зв'язку України, і господарського управління залізничним транспортом, що передаються господарюючому суб'єктові – Державній акціонерній компанії «Українські залізниці», збереження державного контролю за діяльністю залізничного транспорту, відокремлення у системі залізничного транспорту природно-монопольного і конкурентного секторів, здійснення повного розмежування управління інфраструктурою і перевезеннями, створення конкурентного середовища на ринку перевезень, ремонтних та інших послуг. Водночас вимагає розробки система заходів з профілактики, попередження та забезпечення захисту працівників, населення і територій у разі загрози та виникненні надзвичайних ситуацій як одне з найважливіших завдань держави.

З метою недопущення руйнування системи цивільного захисту працівників та пасажирів на залізничному транспорті, втрати керованості залізницею в надзвичайних ситуаціях, на думку фахівців, доцільно більш ретельно опрацювати вказане питання на засіданнях Робочої комісії з реформування залізничного транспорту за участю спеціалістів Головного управління реформування і корпоративного розвитку, Спеціального Управління «Укрзалізниці», Державної служби з надзвичайних ситуацій України.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Про залізничний транспорт [Електронний ресурс]: закон України: офіц. текст станом на 17 серп. 2012 р. – Режим доступу: zakon1.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр
2. Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію транспорт [Електронний ресурс]: закон України: офіц. текст станом на 01 лип. 2013 р. – Режим доступу: zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3543-12
3. Про об'єкти підвищеної небезпеки [Електронний ресурс]: закон України: офіц. текст станом на 18 лист. 2012 р. – Режим доступу: zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2245-14
4. Цивільний кодекс України [Електронний ресурс]: офіц. текст станом на 11 жовт. 2013 р. – Режим доступу: zakon4.rada.gov.ua/laws/show/435-15
5. Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках [Електронний ресурс]: закон України: офіц. текст станом на 07 лют. 2002 р. – Режим доступу: zakon1.rada.gov.ua/laws/show/3022-14
6. Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту [Електронний ресурс]: розпорядження Кабінету Міністрів України: офіц. текст станом на 27 груд. 2006 р. – Режим доступу: zakon1.rada.gov.ua/laws/show/651-2006-р
7. Інструкція щодо утримання захисних споруд цивільної оборони у мирний час [Електронний ресурс]: наказ Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій: офіц. текст станом на 30 січ. 2012 р. – Режим доступу: zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1180-06
8. Гражданская оборона на железнодорожном транспорте: учеб. для вузов ж.-д. трансп. [Текст] / И.И. Юрпольский, Г.Т. Ильин, Н.Н. Янченков и др.; Под ред. И.И. Юрпольского. – М.: Транспорт, 1987. – 272 с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Компанієць В.В.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Уткіна Ю.М.*

УДК 656.2

### ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ БЮДЖЕТНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Чеховська М. М., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)*

*У статті, посилаючись на досвід авіакомпаній, аргументується впровадження на залізничному транспорті бюджетних пасажирських перевезень. Автор, зважаючи на діяльність іноземних залізничних компаній, досліджує перспективи реалізації в Україні запропонованої бізнес-моделі, адже конкуренція у сфері пасажирських перевезень вимагає від перевізників застосування більш гнучких тарифних планів. Наголошується, що першочерговою метою у впровадженні бюджетних тарифних планів було намагання зменшити збитки від пасажирських перевезень. Серед напрямків зниження вартості пасажирських залізничних перевезень виокремлено введення в експлуатацію більш дешевого рухомого складу, зменшення рівню комфорту, продаж квитків через мережу Інтернет, відсутність непрофільних активів, мінімальний штат співробітників тощо. Наголошується, що за рахунок зменшення операційних витрат зменшується собівартість перевезень при одночасному збільшенні кількості перевезених пасажирів. Реалізація запропонованої бізнес-моделі у здійсненні пасажирських залізничних перевезень дозволить підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту, створить додаткові стимули для підвищення ефективності*

діяльності учасників ринку пасажирських перевезень, сприятиме підвищенню інвестиційної привабливості підприємств залізничного транспорту. Автор підкреслює, що дієвість зазначеного підходу можлива лише при цільній співпраці державного та приватного секторів економіки.

**Ключові слова:** бюджетні перевезення, залізничний транспорт, пасажирські перевезення, конкурентоспроможність.

### ПЕРСПЕКТИВЫ ВНЕДРЕНИЯ В УКРАИНЕ БЮДЖЕТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

*Чеховская Н. Н., к.э.н., доцент (ГЭТУТ)*

В статье, ссылаясь на опыт авиакомпаний, аргументируется внедрение на железнодорожном транспорте бюджетных пассажирских перевозок. Автор, изучая деятельность иностранных железнодорожных компаний, исследует перспективы реализации в Украине предложенной бизнес-модели, поскольку конкуренция в сфере пассажирских перевозок требует от перевозчиков применения более гибких тарифных планов. Отмечается, что первоочередной целью во внедрении бюджетных тарифных планов была попытка уменьшить убытки от пассажирских перевозок. Среди направлений снижения стоимости пассажирских железнодорожных перевозок выделено: введение в эксплуатацию более дешевого подвижного состава, уменьшение уровня комфортности для пассажиров, продажа билетов через Интернет, отсутствие непрофильных активов, минимальный штат сотрудников и т.д. Отмечается, что за счет уменьшения операционных расходов уменьшается себестоимость перевозок при одновременном увеличении количества перевезенных пассажиров. Реализация предложенной бизнес-модели в осуществлении пассажирских железнодорожных перевозок позволит повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта, создаст дополнительные стимулы для повышения эффективности деятельности участников рынка пассажирских перевозок, будет способствовать увеличению инвестиционной привлекательности предприятий железнодорожного транспорта. Автор подчеркивает, что действенность отмеченного подхода возможна лишь при плотном сотрудничестве государственного и частного секторов экономики.

**Ключевые слова:** бюджетные перевозки, железнодорожный транспорт, пассажирские перевозки, конкурентоспособность.

### PROSPECTS OF INTRODUCTION IN UKRAINE OF BUDGETARY PASSENGER RAILWAY TRANSPORTATIONS

*Chekhovska M. M., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor (SETUT)*

In the article, referring to experience of airlines, introduction on the railway transport of budgetary passenger transportations is argued. An author, referring to experience of foreign railway companies, explores the prospects of realization in Ukraine of the offered business-model, in fact competition in the field of passenger transportations requires application of more flexible tariff plans from ferrymen. It is marked that an attempt to decrease losses from passenger transportations was a primary purpose in introduction of budgetary tariff plans. Among directions of decline of cost of passenger railway transportations introduction is selected to exploitation of more cheap rolling stock, diminishment to the level of comfort, sale of tickets through the network Internet, absence of no type assets, minimum state of employees and others like that. It is marked that the prime price of transportations at the simultaneous increase of amount carried passengers diminishes due to decreasing operating expenses. Realization of the offered business-model in realization of passenger railway transportations will allow to promote the competitiveness of railway transport will create additional stimuli for the increase of efficiency of activity of participants of market of passenger transportations, will be instrumental in the increase of investment attractiveness of enterprises of railway transport. An author underlines that effectiveness of the noted approach is possible only at dense collaboration of state and private sectors of economy.

**Keywords:** budgetary transportations, railway transport, passenger transportations, competitiveness.

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Взаємодія державного та приватного секторів економіки отримала новий поштовх у зв'язку із прийняттям Закону України «Про державно-приватне партнерство». Саме на необхідності залучення приватного капіталу у процесі ринкової трансформації залізничного транспорту наголошувалося у Державній цільовій програмі реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки. Зокрема, йшлося про підвищення

конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту шляхом гарантування всім суб'єктам господарювання, незалежно від форм власності, рівного доступу до ринку надання залізничних послуг, а також про необхідність збільшення обсягу інвестицій у залізничний транспорт [7].

Одним із аспектів залучення приватного капіталу у сферу залізничного транспорту, на нашу думку, є започаткування, в рамках державно-приватного партнерства, бюджетних залізничних пасажирських перевезень, або так званих бюджетних

потягів для здійснення пасажирських перевезень вітчизняними залізницями.

### *Аналіз останніх досліджень і публікацій.*

Вітчизняними науковцями, зокрема Н.І. Антощишеною, С.І. Дроб'язко, І.Є. Максютенко, здійснювалося дослідження діяльності бюджетних перевізників у сфері повітряного транспорту [2, 5, 7]. У сфері залізничного транспорту наукові пошуки щодо запровадження бюджетних пасажирських перевезень вітчизняними науковцями не здійснювалися.

Зважаючи на той факт, що ідея започаткування бюджетних потягів має позитивну реалізацію у країнах Західної Європи, *метою статті* є дослідження перспектив впровадження бюджетних потягів як фактора підвищення конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень та елемента реалізації державно-приватного партнерства.

### *Виклад основного матеріалу дослідження.*

На сьогоднішній день модель економічної діяльності «low-cost», що відповідає принципу «low cost – low fare», тобто «низькі витрати – низькі тарифи», є поширеною у сфері пасажирських авіаперевезень. Компанії, що здійснюють діяльність на даному сегменті ринку, мають багато назв, зокрема бюджетні або малобюджетні компанії, компанії-дискаунтери, компанії low-cost. Їх зародження припало на 70-ті роки ХХ сторіччя, коли в основу роботи американського авіаперевізника Southwest Airlines було покладено зниження собівартості перевезень, зокрема за рахунок використання літаків однієї моделі або типу, збільшення частоти польотів. Активний розвиток бюджетних авіаперевезень розпочався лише після 2000-го року, коли рейси було переведено у віддалені аеропорти, з'явилась можливість бронювати квитки через Інтернет, із базового тарифу було виключено плату за додаткові послуги, зокрема харчування на борту, перевезення багажу.

Зважаючи на зазначене, запропонована авіаперевізниками бізнес-модель ґрунтується на мінімізації витрат при високій продуктивності праці, що гарантує максимізацію прибутку. Зокрема, на сьогоднішній день загальноприйнятими правилами є економія на таких складових обслуговування, як сервіс, ремонт та простої; відсутність «класовості» у поділі місць для пасажирів; обмеження розміру та ваги багажу й ручної поклажі; продаж білетів через Інтернет для економії на агентських платежах; відсутність бронювання; неможливість повернення вартості квитків.

В цілому можна сказати, що частка компаній-лоукостерів на ринку авіаційних пасажирських перевезень збільшується з кожним роком. Зважаючи на зазначену тенденцію підприємства, що здійснюють пасажирські перевезення залізничним

транспортном, також почали переходити в організації своєї діяльності на принципи, характерні для бізнес-моделей бюджетних авіаперевізників.

Зокрема, в середині 2007 року керівництво ВАТ «РЖД» виступило з пропозицією впровадження низькобюджетних потягів, квитки на які будуть на 20 % дешевшими, ніж у плацкартних вагонах [9]. Першочерговою метою у реалізації цього проекту було намагання зменшити збитки від пасажирських перевезень.

Скорочення витрат, за прикладом авіакомпаній, мало відбутися за рахунок введення в експлуатацію нового рухомого складу, який по вартості обслуговування і обслуговуванню повинен бути дешевшим від нинішнього. Так, обговорювалося декілька варіантів комплектації вагонів: зменшення кількості вагонів із автономною системою енерговодопостачання, що зменшить їх сукупну вартість; запровадження на осінньо-літній період недорогих вагонів без обігріву при низьких температурах; економія за рахунок збільшення місць в купе – з чотирьох до шести; експлуатація на ближніх відстанях дешевих потягів із сидячими місцями.

Наголосимо, що з червня 2007 року ВАТ «РЖД» проводило експеримент щодо експлуатації потягів, сформованих із застарілих вагонів. В них дотримані всі норми безпеки і санітарії, але рівень комфорту знижений: відсутні килимки, завіски, біоуалети, система кондиціонування, тобто все те, що сприяє збільшенню вартості квитка.

У той же час на російській залізниці було вирішено ввести вагони класу лоукост, тобто у потягах для пасажирів передбачаються чотири класи вагонів: перший, бізнес, економ і так званий лоукост. Кількість перевезених пасажирів в останніх буде збільшено за рахунок оптимізації внутрішнього простору, особливої конструкції крісел і використання для їхнього виготовлення більш тонкого пластику. Наголошується, що такий тип вагонів буде задіяний на залізничній високошвидкісній магістралі Москва-Казань після визначення переможця конкурсу на рухомий склад наприкінці 2014 року – на початку 2015 року [6].

У Франції Національною залізничною компанією SNCF, у тісному співробітництві із профспілковою організацією, було підписано документ, якому дали назву Projet Aspartam, що регламентує роботу залізничних ліній по системі лоукост. Цінова диференціація, на думку французьких залізничників, дасть можливість поліпшити якість обслуговування у потягах.

Вже у квітні 2013 року SNCF було запущено рейси малобюджетних швидкісних потягів Ouigo, вартість проїзду в яких складає менше 25 євро. Однак, ціни будуть зростати залежно від попиту, максимальна ціна квитка встановлена на рівні 85 євро.

В той же час, ціни на квитки будуть залишатися незмінними незалежно від сезону року, а за пасажиром закріплюється певне сидяче місце [4, 10].

До карти маршрутів увійшло декілька крупних міст, зокрема Ліон, Марсель і Монпельє, проте відправляються потяги не з центральних, а з периферійних вокзалів. Французькими залізничниками було збережено й інші атрибути компаній-дискаунтерів: продаж квитків лише через мережу Інтернет; неможливість повернення квитків, обмеження кількості місць багажу до одного; відсутність додаткових послуг, зокрема вагону-бару. Тобто бажаючі подорожувати за невеликі гроші повинні будуть відмовитися від високих вимог комфорту.

У той же час зміняться й вимоги до пасажирів, які мають прибути на станцію за 45 хвилин до від'їзду. Такі міри необхідні для своєчасного контролю документів і перевірки квитків. На перевірку квитків від кожного потягу виділять від 4 до 8 чоловік.

Запізнення до потягу передбачає зірвану поїздку, тому що в системі нових вимог за п'ять хвилин до відправлення платформа закривається.

В цілому, як зазначило керівництво SNCF, собівартість перевезень скоротиться на 30 % за рахунок зменшення операційних витрат, в той час як населеність низькобюджетного потягу, у порівнянні із звичайним, збільшиться на 20 % [11]. Останнє можливо за рахунок зміни компонування крісел. Так, крісла у вагонах економ-класу потягів Ouigo установлені ближче до один одному, що дозволило вмістити додаткові ряди (місткість поїзда становить 1,2 тис. пасажирів, що на 20% більше, ніж у конкурента – традиційного швидкісного потягу TGV.

За рахунок видозміни вагонів економ-класу пропонує знижувати ціни й іспанська компанія Talgo, що восени 2012 року офіційно представила нові швидкісні потяги AVE Avril, або потяги-лоукостери з вагонами економ-класу, які можуть умістити відразу 600 пасажирів. Як заявили представники компанії, потяг Avril «зробить справжню революцію на ринку», оскільки «дозволить залізничним операторам продавати квитки AVE за низькою ціною» [1]. Поїздка на потягах-лоукостерах не є дорогою, приміром, ціна на квиток з Барселони в Мадрид коштує 57 євро. Зазначимо, що це вартість квитка, замовленого через мережу Інтернет за 15 днів до поїздки, тобто при завчасній купівлі квитка можна розраховувати на знижку до 60 %. При цьому здати або обміняти квиток, куплений за такою схемою, неможливо.

На думку компанії, такі потяги буде користуватися більшим попитом на ринку, тому що квитки на нього досить дешеві, також діє система знижок. Крім того, потяг AVE Avril одержав європейську премію за екологічність. Винахідникам

потягів-лоукостерів вдалося скоротити кількість викидів CO<sub>2</sub> більш ніж на половину, а ціна квитка скоротилася як за рахунок зниження енергоспоживання, так і за рахунок застосування системи 3+2, тобто додаткових сидінь для економ-класу [1].

Кельнська залізнична фірма MSM шляхом запуску більш дешевих потягів Кельн-Берлін та Кельн-Гамбург планує скласти конкуренцію Німецьким залізницям. В основу її цінової політики також покладено систему, базову для недорогих авіаперевізників: чим пізніше купуєш квиток, тим дорожче обходиться поїздка [3].

Таким чином, конкуренція у сфері пасажирських перевезень вимагає від перевізників застосування більш гнучких тарифних планів, у тому числі за рахунок мінімізації вартості перевезень. Наголосимо, що дієвість зазначеного підходу можлива лише при щільній співпраці державного та приватного секторів економіки.

### *Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.*

Підсумовуючи зазначимо, що на сьогоднішній день для залізниць Західної Європи вже є прийнятним застосування певних елементів тарифної системи low cost. Це, зокрема, відсутність непрофільних активів, мінімальний штат співробітників, знижки при купівлі квитків заздалегідь та через мережу Інтернет. Реалізація запропонованої бізнес-моделі у здійсненні пасажирських залізничних перевезень дозволить підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту, створить додаткові стимули для підвищення ефективності діяльності учасників ринку пасажирських перевезень. Серед перспективних напрямків досліджень можна виокремити розробку тарифів на бюджетні пасажирські залізничні перевезення.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. AVE: испанские поезда - лоукостеры [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://catalunya.ru/topic/108-ave-ispanskie-poezda-loukostery/>. – Назва з екрану.
2. Антошишина Н.І. Проблеми і перспективи розвитку малобюджетних авіакомпаній в Україні / Н.І. Антошишина // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – № 6(96). – С. 66-72.
3. В Германии запускают бюджетные поезда дальнего следования [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.euromag.ru/germany/19142.html>. – Назва з екрану.
4. Во Франции появятся скоростные лоукост-поезда [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://delo.ua/business/vo-francii-pojavjatsja-skorostnye-loukost-poezda-179465/>. – Назва з екрану.
5. Дроб'язко С.І. Застосування принципу low cost українськими авіаперевізниками як шлях до

інтеграції в міжнародну економіку / С.І. Дроб'язко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2008. – Випуск 20. – С. 107-111.

6. Как железные дороги перенимают у авиации принципы бюджетных авиакомпаний [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://delo.ua/business/kak-zheleznye-dorogi-perenimajut-u-aviacii-principy-bjudzhetnyh-218549/?supdated\\_new=1383061900](http://delo.ua/business/kak-zheleznye-dorogi-perenimajut-u-aviacii-principy-bjudzhetnyh-218549/?supdated_new=1383061900). – Назва з екрану.

7. Максютенко І.Є. Авіакомпанії «low-cost»-ери як засіб формування конкурентоспроможної української авіації / І.Є. Максютенко // Бизнесинформ. – 2010. – № 11. – С. 63-65.

8. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки» від 16 грудня 2009 р. № 1390 в редакції постанови

Кабінету Міністрів від 26 жовтня 2011 р. № 1106 України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>. – Назва з екрану.

9. РЖД готовится выпустить в рейсы малобюджетные поезда [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.nr2.ru/ekb/126968.html>. – Назва з екрану.

10. Франция: Ouigo – железнодорожный лоукостер Франции [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://news.turizm.ru/railway/39879.html>. – Назва з екрану.

11. France launches low-cost high-speed train [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.english.rfi.fr/visiting-france/20130220-france-launches-low-cost-high-speed-train>. – Назва з екрану.

*Рецензент д.е.н., професор ДЕТУТ Підлісний П.І.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.*

УДК 331.107.5:629.41

### СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК ПУТЬ УКРЕПЛЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПОТЕНЦИАЛА ЛОКОМОТИВНОГО ХОЗЯЙСТВА

*Шраменко Е. В., к.э.н., доцент,  
Монакова У. В., магистр (УкрГАЗТ)*

*В статье проведено обоснование целесообразности укрепления производственного потенциала локомотивного хозяйства железнодорожного транспорта Украины. При оценке потенциала транспортных предприятий основным инструментом определения стоимости является оценка состояния основных фондов. Неудовлетворительное их состояние не способствует укреплению производственного потенциала. Путем укрепления производственного потенциала, рассмотренным в статье, является стратегическое партнерство. Участниками партнерства выступают железнодорожный транспорт, отечественные производители и лидеры мирового рынка железнодорожной техники. В статье приведены тенденции и перспективы рынка железнодорожной промышленности. Приведены факты, подтверждающие заинтересованность сторон в таком сотрудничестве. А также выделены предпосылки, преимущества и результаты партнерства.*

*Ключевые слова: производственный потенциал, локомотивное хозяйство, стратегическое партнерство.*

### СТРАТЕГІЧНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК ШЛЯХ УКРІПЛЕННЯ ВИРОБНИЧОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА

*Шраменко О. В., К.е.н., доцент,  
Монакова У. В., магістр (УкрДАЗТ)*

*В статті проведено обґрунтування доцільності укріплення виробничого потенціалу локомотивного господарства залізничного транспорту України. При оцінці потенціалу транспортних підприємств основним інструментом визначення вартості є оцінка стану основних фондів. Незадовільний їх стан не сприяє укріпленню виробничого потенціалу. Шляхом укріплення виробничого потенціалу, що розглядається в статті, є стратегічне партнерство. Учасниками партнерства виступають залізничний транспорт, вітчизняні виробники та лідери світового ринку залізничної техніки. В статті наведено тенденції та перспективи ринку залізничної промисловості. Наведено факти, які підтверджують зацікавленість сторін у такому співробітництві. А також виділені передумови, переваги та результати партнерства.*

*Ключові слова: виробничий потенціал, локомотивне господарство, стратегічне партнерство.*