

А. Д. Григоренко,
аспірант, Український державний університет науки і технологій
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-6050-4655>

DOI: 10.32702/2306-6814.2025.21.257

НОВИЙ ПІДХІД ДО ОРГАНІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

A. Grigorenko,
Postgraduate student, Ukrainian State University of Science and Technologies

A NEW APPROACH TO ORGANIZING SUBURBAN RAILWAY PASSENGER TRANSPORTATION

У статті досліджено динаміку зміни показників приміських пасажирських перевезень залізничним транспортом України. Визначено, що участь держави в їхній організації має несистематичний характер, а перманентний дефіцит бюджетних коштів робить сумнівною можливість успішної імплементації моделі Public Service Obligation (PSO), відповідно до якої організаторами або замовниками суспільно важливих перевезень мають стати органи влади. Розроблено механізм організації залізничних приміських пасажирських перевезень в умовах відсутності перехресного субсидування вантажним бізнес-сегментом, нестабільної фінансової підтримки з боку держави та, як наслідок, необхідності забезпечення самоокупності приміського напрямку роботи пасажирської вертикалі АТ "Укрзалізниця". Запропоновано заходи щодо оптимізації поточних витрат філії "Приміська пасажирська компанія" АТ "Укрзалізниця", перспективні напрями примноження наявних та залучення додаткових доходів, а також алгоритм ухвалення рішень при формуванні маршрутної мережі приміських пасажирських поїздів на засадах самоокупності.

The article examines the volume of traffic, financial and economic indicators of suburban railway passenger transportation in Ukraine. One of the results of the ongoing reform of the railway industry in Ukraine should be the division of Ukrzaliznytsia JSC into companies by type of activity. This will necessitate abandoning the current model of financing passenger transportation, according to which losses are cross-subsidized by the freight business segment. Therefore, it is necessary to develop a strategy to ensure the sustainable operation of the passenger divisions of Ukrzaliznytsia JSC, in particular the Suburban Passenger Company branch. Currently, the concept of organizing suburban railway passenger transportation under the new operating conditions is the implementation of the Public Service Obligation (PSO) model. According to it, the authorities should become the organizers or customers of socially important transportation. At the same time, the experience of interaction between the railway and the authorities of Ukraine shows the unsystematic participation of the state in the organization of suburban railway passenger transportation. The permanent budget deficit makes the possibility of successful implementation of this model in Ukraine even more doubtful. Therefore, it is necessary to develop a mechanism for organizing suburban railway passenger transportation in the absence of cross-subsidization by the freight business segment, unstable state funding, and, as a result, the need to ensure the self-sufficiency of the suburban segment of

Ukrzaliznytsia JSC. Measures to optimize the current expenses of the Suburban Passenger Company branch of Ukrzaliznytsia JSC, ways to increase existing revenues and attract additional income have been proposed. An algorithm for creating a route network of suburban passenger trains on a self-sufficiency basis has been developed. The measures proposed in the article will enhance the competitiveness of railway transport in the suburban passenger transportation market, optimize the work of the Suburban Passenger Company branch of Ukrzaliznytsia JSC, and contribute to bringing it to a break-even level.

Ключові слова: залізничні приміські пасажирські перевезення, приміські пасажирські поїзди, суспільно важливі перевезення, соціальна спрямованість, перехресне субсидування, бюджетне фінансування, самокупність.

Key words: suburban railway passenger transportation, suburban passenger trains, socially important transportation, social orientation, cross-subsidization, budget funding, self-sufficiency.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

У залізничній галузі України триває реформування, одним із результатів якого має стати поділ АТ "Укрзалізниця" на компанії за видами діяльності. Зазначені структурні зміни призведуть до необхідності перегляду наявної моделі фінансування пасажирських перевезень, відповідно до якої збитки від них субсидуються вантажним бізнес-сегментом. Цим зумовлена актуальність розроблення стратегії забезпечення сталого функціонування підрозділів пасажирської вертикалі АТ "Укрзалізниця", зокрема філії "Приміська пасажирська компанія". На відміну від далеких пасажирських перевезень, які мають прибуткові напрями діяльності, для тотально збиткового приміського сегменту це питання є особливо нагальним. Посилює проблему також відсутність стабільної та передбачуваної підтримки з боку держави у частині компенсації збитків від перевезення пільгових категорій громадян. Тому вже зараз компанії необхідно зменшувати збитковість шляхом оптимізації поточних витрат та залучення додаткових доходів, а в перспективі перед перевізником також постане питання забезпечення своєї діяльності на засадах самокупності.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Дослідженню та вирішенню проблем залізничних приміських пасажирських перевезень в Україні присвячено значну кількість наукових праць вітчизняних вчених, серед яких Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна [1], В. О. Задоя [2], О. П. Пінчук [3], Д. В. Константинов [4], Є. С. Альошинський [5] та інші. Авторі наводять актуальні до сьогодні пропозиції щодо підвищення ефективності роботи приміського бізнес-сегменту АТ "Укрзалізниця". Одним із заходів визначено необхідність розроблення дієвого механізму відшкодування державою збитків від залізничних приміських пасажирських пере-

везень. Досягнути цієї мети пропонується зокрема за допомогою впровадження моделі організації суспільно важливих перевезень, що передбачає укладення договору про надання таких послуг між перевізником та органами влади. Однак у наукових працях недостатню увагу приділено оцінці реалістичності функціонування такої моделі роботи в Україні з урахуванням наявного досвіду взаємодії залізниці та держави, а також пошуку альтернативних варіантів організації залізничних приміських пасажирських перевезень в умовах відсутності перехресного субсидування вантажною вертикаллю АТ "Укрзалізниця".

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є розроблення механізму організації залізничних приміських пасажирських перевезень в умовах припинення перехресного субсидування вантажним напрямом роботи, часткової або повної відсутності бюджетного фінансування з боку держави та необхідності забезпечення самокупності філії "Приміська пасажирська компанія" АТ "Укрзалізниця".

Виклад основного матеріалу дослідження. Залізничні приміські пасажирські перевезення мають вагоме соціальне значення. Вони забезпечують економічні, ділові, культурні та інші зв'язки прилеглих населених пунктів.

Перевезення залізничним транспортом у приміському сполученні здійснює філія "Приміська пасажирська компанія" АТ "Укрзалізниця", яка розпочала свою роботу в 2024 році. Підрозділ був утворений на базі Департаменту приміських пасажирських перевезень АТ "Укрзалізниця", служб приміських пасажирських перевезень та моторвагонних депо регіональних філій товариства. Цілями створення компанії були:

- впровадження уніфікованих підходів та регламентів взаємодії з місцевими органами влади та органами виконавчої влади з питань тарифоутворення та компенсації збитків від перевезень пільгових категорій громадян;

- впровадження єдиної ремонтної політики, про-

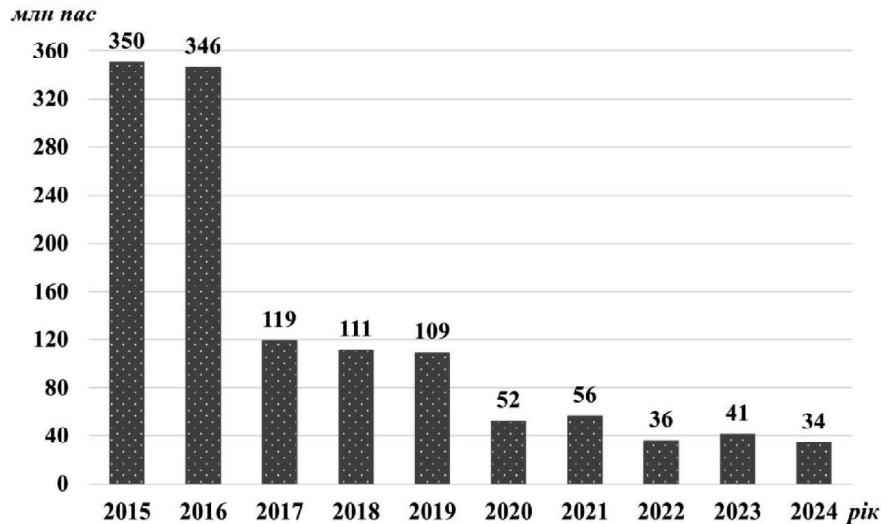


Рис. 1. Відправлення пасажирів залізничним транспортом України у приміському сполученні протягом 2015–2024 років

Джерело: сформовано автором за даними [6, 7, 8].

цесів оптимізації та уніфікації ремонтних баз приміського господарства з оптимальним їх завантаженням;

— налагодження системної роботи з пошуку та залучення замовників приміських пасажирських перевезень;

— впровадження єдиної політики використання парку моторвагонного рухомого складу приміського господарства, його обслуговування, процесів їх оптимізації.

На приміське сполучення припадає 60 % відправлених пасажирів та 25 % пасажирообігу залізничного транспорту. Обсяги відправлення пасажирів та пасажирообігу в приміському сполученні залізничним транспортом України наведено на рис. 1 і 2.

Зниження показників у 2017 році пов'язане зі зміною АТ "Укрзалізниця" порядку обліку перевезень пасажирів залізничним транспортом у приміському сполученні, які користуються пільгами на безкоштовний проїзд. Суттєве зменшення обсягів перевезень відбулося у 2020 році внаслідок припинення пасажирських перевезень через пандемію коронавірусу. У 2024 році Укрзалізниця перевезла приміськими поїздами 33,9 млн пасажирів, з них 11,5 млн осіб (34 %) належали до пільгових категорій [8, 10].

Незважаючи на значну частку в загальному обсязі пасажирських перевезень, приміський напрям роботи АТ "Укрзалізниця" є повністю збитковим. Фінансово-економічні показники залізничних приміських пасажирських перевезень наведено на рис. 3.

У 2024 році витрати на організацію приміських перевезень склали 9,83 млрд грн, тоді як доходи — лише 0,52 млрд грн. Збитковість приміського сегменту щороку зростає і в 2024 році сягнула 9,31 млрд грн. Доходи

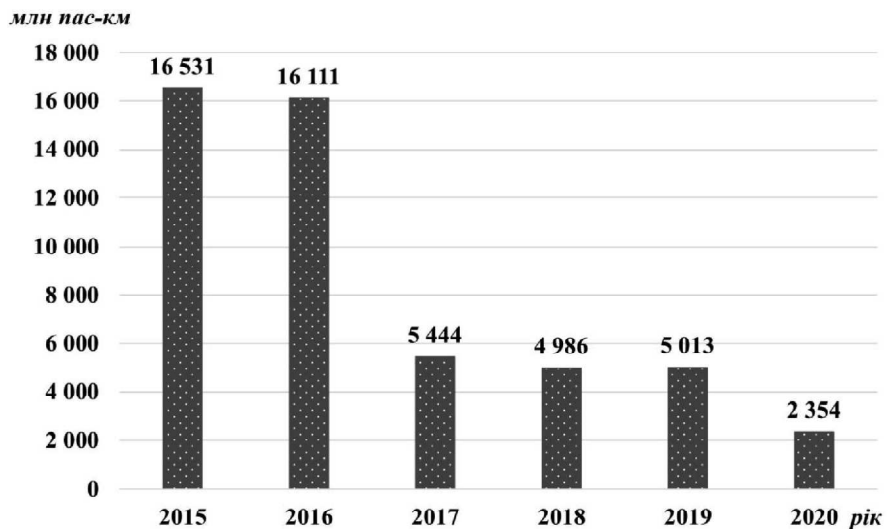


Рис. 2. Пасажирообіг залізничного транспорту України у приміському сполученні протягом 2015–2020 років

Джерело: сформовано автором за даними [9].

від перевезень покривають приблизно 5–6 % витрат, а про рентабельність курсування поїздів годі й казати. При цьому навіть повні тарифи на проїзд у приміському сполученні нижчі за собівартість перевезень, оскільки є соціально орієнтованими та встановлюються за погодженням із органами влади. Законом України "Про залізничний транспорт" визначено, що при рівні тарифів, що не забезпечують рентабельності приміських перевезень, збитки повинні компенсуватися з місцевих бюджетів [13], проте фактично цього не відбувається.

Поглиблює фінансову прірву недостатня компенсація державою збитків перевізника від перевезення пільгових категорій громадян. Правилами перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України визначено 12 категорій громадян, які мають право на безкоштовний проїзд у приміському сполученні та ще 2 категорії, які мають право на знижки вартості проїзду у розмірі 25 % та 50 % відпо-

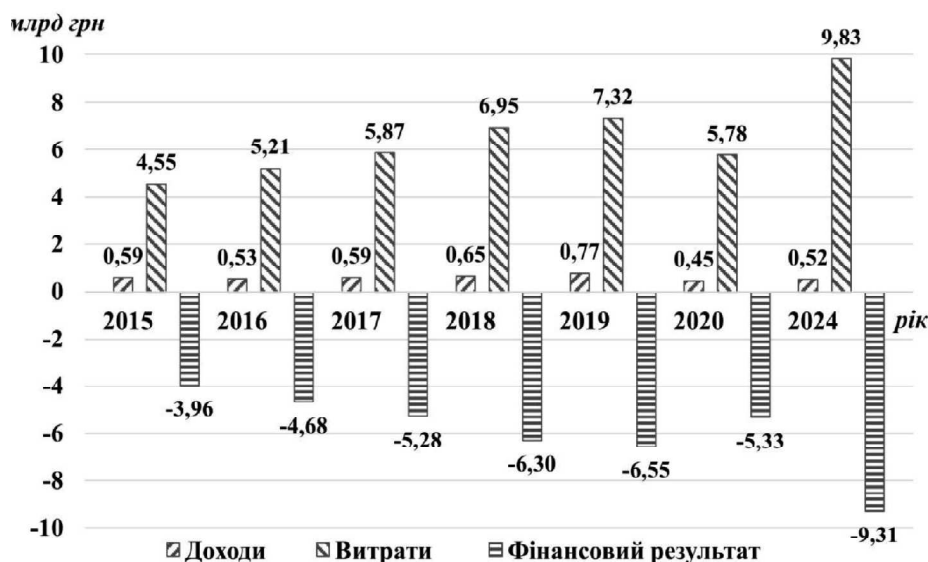


Рис. 3. Фінансово-економічні показники залізничних приміських пасажирських перевезень протягом 2015—2024 років

Джерело: сформовано автором за даними [11, 12].

відно [14]. Компенсація понесених збитків від пільгових перевезень відповідно до Закону України "Про залізничний транспорт" має здійснюватися за рахунок державного або місцевих бюджетів залежно від того, яким органом ухвалене рішення щодо введення відповідних пільг [13].

Раніше компенсаційні виплати за перевезення пільгових категорій громадян залізничним транспортом здійснювались із Державного бюджету України. Однак з 2016 року кошти на зазначені цілі у ньому не передбачаються, а з 2017 року норму Бюджетного кодексу України щодо здійснення компенсаційних виплат за пільговий проїзд окремих категорій громадян за рахунок субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам взагалі було вилучено. Таким чином, нині відшкодування збитків залізничного транспорту від пільгових перевезень можливе лише за рахунок місцевих бюджетів на договірній основі [15].

Внаслідок цього компенсація понесених збитків і накопиченої роками заборгованості супроводжується багаторічними судовими суперечками між Укрзалізницею та органами влади, в яких Фемида нерідко стає на бік останніх. Показовим є рішення Верховного Суду України, який зазначив, що пільги, введені законами України, мають компенсуватися з державного бюджету з огляду на їх введення органами державної влади. Стороною зобов'язання з компенсації витрат Укрзалізниці за пільговий проїзд окремих категорій громадян є держава, тому місцеві органи виконавчої влади не можуть бути боржниками за такими зобов'язаннями. Відповідно, саме держава як замовник послуг є боржником у цих правовідносинах, а органом, в особі якого держава виступає відповідачем, слід вважати Кабінет Міністрів України [16]. Однак незрозуміло, яким чином АТ "Укрзалізниця" може домогтися виконання цього обов'язку від Кабінету Міністрів України, який до того ж є акціонером залізничної компанії.

Загалом невідшкодування збитків від перевезень пільгових категорій громадян є грубим порушенням з

боку держави взятих на себе та визначених нормативно-правовими актами зобов'язань. Водночас Укрзалізниця з огляду на монопольне становище у сфері своєї діяльності зобов'язана надавати послуги, проте не має дієвого інструментарію для відшкодування отриманих збитків. Наразі основною концепцією вирішення накопичених роками проблем є імплементація моделі Public Service Obligation.

Public Service Obligation (PSO) — це модель фінансування суспільно важливих послуг, що передбачає державну участь. У контексті залізничного транспорту це означає державне замовлення на здійснення суспільно важливих перевезень. Курсування поїздів за такого формату роботи здійснюється на підставі договорів між перевізником та органами влади, що виступають замовниками або організаторами перевезень. У договорах визначаються параметри маршрутів (розміри руху, регулярність та періодичність, кількість зупинок тощо), витрати на організацію яких повинні бути компенсовані бюджетним фінансуванням. Необхідність впровадження такої моделі роботи визначено зокрема Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року.

Нині триває робота над законодавчою базою для можливості організації залізничних приміських перевезень за такою моделлю роботи. Окрему статтю цьому питанню присвячено в проекті Закону про систему та особливості функціонування ринку залізничного транспорту України. Організаторами суспільно важливих перевезень у приміському сполученні відповідно до нього мають стати обласні державні адміністрації. Вони здійснюватимуть моніторинг ринку транспортних послуг в межах території, що належать до їх компетенції; визначатимуть умови послуг та показники якості їх надання; визначатимуть тарифи для пасажирів в межах своїх бюджетних можливостей та фінансового планування, а також укладатимуть з перевізником договори щодо надання суспільно важливих перевезень залізничним транспортом [17]. Пере-

візником, очевидно, буде залізниця, однак фактично її участь в організації приміських перевезень внаслідок позбавлення усіх аналітичних функцій полягатиме у наданні рухомого складу для перевезень та забезпеченні його утримання (технічного обслуговування та ремонту). Проте з урахуванням наявного досвіду взаємодії залізниці та органів влади така модель роботи навряд чи буде дієздатною в українських реаліях.

По-перше, чинне законодавство й зараз передбачає можливість співпраці з органами влади на договірній основі, що визначено Законом України "Про залізничний транспорт" [13]. Спроби впровадження такого формату роботи в наявних законодавчих умовах також були. Прикладом втілення досягнутих домовленостей стало призначення у 2021 році регіонального поїзда "Дунайський експрес" сполученням Одеса-Ізмаїл на підставі меморандуму між Укрзалізницею та Одеською областю. Іншим прикладом стала взаємодія з Харківською, Сумською та Луганською областями, де після укладання договору було призначено "Слобожанський експрес", що курсував за маршрутами Харків-Суми-Ворожба та Харків-Попасна [18]. Втім, ці кейси стали поодинокими випадками успішної реалізації такого механізму взаємодії та не набули широкого поширення в межах країни. У таких умовах менеджмент Укрзалізниці навіть був змушений робити відчайдушні заяви про те, що у першу чергу приміські поїзди курсуватимуть там, де укладені договори з органами влади, а на решті маршрутів поїзди призначатимуться за залишковим принципом.

По-друге, як було зазначено раніше, компенсація збитків від перевезення пільгових категорій громадян нині також здійснюється на підставі укладених договорів. Але, як свідчить досвід, органи влади й зараз відшкодовують збитки від пільгових перевезень далеко не в повному обсязі.

Тому перегляду законодавчої бази може виявитися замало для досягнення реальних змін в роботі залізничного приміського комплексу. Різниця між вимогами чинного законодавства та новою моделлю роботи полягає лише в тому, що передбачення коштів на приміські перевезення стане для органів влади обов'язковим. В умовах суттєвого дефіциту бюджету, що формується здебільшого за рахунок іноземної допомоги, витрати на організацію приміських перевезень очевидно не будуть першочерговими у найближчому майбутньому. Навпаки, залізничні приміські перевезення у такому разі можуть суттєво деградувати. Адже ніщо не завадить організаторам перевезень призначити 1-2 пари приміських поїздів на кожному напрямку (так званий "соціальний мінімум"), а скасування решти потягів обґрунтувати нестачею бюджетних коштів. Це може спричинити низку негативних ефектів, серед яких:

- соціальна напруженість та зниження мобільності населення;
- пригнічення економічної активності громадян та підприємств;
- втрата частки залізниці на ринку транспортних послуг внаслідок переорієнтації частини пасажиропотоку на інші види транспорту, насамперед автомобільний тощо.

Показовим прикладом муніципального господарювання є проект "Київська кільцева електричка", запущений у 2009 році. Спочатку оператором міської електрички була Укрзалізниця, проте надалі 12 електропоїздів були передані комунальному підприємству "Київпастранс", тоді як Південно-Західна залізниця утримувала у належному стані інфраструктуру та надавала послуги з технічного обслуговування та ремонту рухомого складу.

На початок 2022 року через нестачу коштів та борги Київпастрансу перед Укрзалізницею міська електричка перебувала у жалюгідному стані. Потяги курсували лише в пікові години (вранці та ввечері), могли затримуватися, а іноді й зовсім бути скасованими з технічних причин. Інтервали між поїздами помітно зростали. Крім того, посилювалася нерівномірність у русі за різними напрямками кільця: вранці значно переважав рух в одному напрямку, а ввечері — у зустрічному [19].

У 2022 році перевізником знову стала Укрзалізниця, а електричка постала у новому форматі як складова проекту City Express. З того часу її роботу було налагоджено. На маршрутах курсують виключно модернізовані електропоїзди, оснащені місцями для людей з інвалідністю та дитячих візків, тримачами для велосипедів, сповивальними столиками тощо. Був сформований чіткий і зручний для пасажирів тактовий графік руху: поїзди курсують щогодини, а в пікові години будніх днів — кожні півгодини [20]. Цей приклад став додатковим підтвердженням того, що залізничні приміські пасажирські перевезення в Україні здатні розвиватися лише за організації їх залізницею.

Головним висновком з історії взаємодії залізниці та держави щодо питань організації приміських перевезень є те, що від суперечок між ними не мають страждати пасажирів. Вони лише опосередковано можуть впливати на ці процеси, а пільгові категорії громадян взагалі користуються належними їм законодавством пільгами.

В умовах неминучого поділу АТ "Укрзалізниця" на компанії за видами діяльності та зміни підходів у фінансуванні пасажирських перевезень, філії "Приміська пасажирська компанія" необхідно буде адаптувати організацію приміських перевезень до нових реалій та формувати стратегію своєї роботи на засадах самоопукності. Досягти цього можна за допомогою впровадження комплексних заходів із підвищення ефективності роботи приміського господарства, що передбачають оптимізацію витрат, збільшення наявних та залучення додаткових доходів.

Оптимізація витрат на організацію курсування приміських поїздів може бути досягнута шляхом раціоналізації графіка руху поїздів та удосконалення технічної експлуатації рухомого складу, а саме:

- приведення розмірів руху, регулярності та періодичності курсування поїздів у відповідність до наявних пасажиропотоків;
- прокладання поїздів на графіку руху за оптимальним варіантом (за погодженням із оператором інфраструктури);
- перегляду доцільності здійснення зупинок на певних роздільних та зупинних пунктах;
- впровадження сучасних способів організації перевезень: тактового розкладу, руху за діаметрами тощо;

- вибору оптимальної маси та швидкості прямування приміських поїздів;
- дотримання раціонального режиму ведення поїздів та використання паливно-енергетичних ресурсів;
- коригування кількості вагонів у складах відповідно до коливань пасажиропотоків;
- перегляду ув'язки рухомого складу в графіках обороту приміських поїздів;
- удосконалення організації роботи поїзних бригад: подовження плечей обслуговування, навчання персоналу професіям для можливості залучення до роботи на різних видах рухомого складу;
- передачі на аутсорсинг деяких видів діяльності (наприклад, прибирання рухомого складу).

Наявні доходи від залізничних приміських пасажирських перевезень можуть бути збільшені переважно завдяки мінімізації безквиткового проїзду та придбання пасажиром квитків першої тарифної зони. Досягти цього можна лише шляхом впровадження тотального контролю за відповідністю придбаних квитків фактично здійснюваним поїздам як на стадії посадки/висадки, так і в дорозі.

Основним засобом для реалізації цих заходів нині вважається обладнання роздільних та зупинних пунктів турнікетними системами. Однак такий варіант потребує значних коштів, яких Укрзалізниця не має. Крім того, встановлення турнікетів лише в місцях посадки пасажирів не вирішить проблему, оскільки станції з огляду на свою протяжність зазвичай мають кілька альтернативних шляхів доступу до поїздів. Тому роздільні пункти необхідно також обладнати огорожами, які виключатимуть можливість проникнення безквиткових пасажирів іншими маршрутами. Водночас на більшості зупинних пунктів реалізувати це майже нереально.

Ще одним засобом підвищення обсягу доходів та боротьби з безквитковими пасажирами є організація перонного контролю. Наявна методика його проведення також неефективна, оскільки призводить лише до перерозподілу виручки між підрозділами, в яких працюють квиткові касири (моторвагонні депо та квиткові каси). До того ж перонний контроль здійснюється шляхом залучення працівників суміжних структурних підрозділів залізниці, які загалом не є зацікавленими особами, оскільки виконання цих функцій не належить до їх посадових обов'язків.

Таким чином, досягати підвищення обсягів виручки можливо за допомогою впровадження бригад контролерів, які працюватимуть як на роздільних пунктах, так і в поїздах. Важливою умовою в їх роботі є визначення індивідуальних показників ефективності. Вони мають бути сформовані таким чином, щоб контролерам не було вигідно вступати у змову з квитковими касирами. Фактично необхідно створити між працівниками конфлікт інтересів щодо пасажира та зробити "конкурентами" за нього, щоб в одних метою був продаж квитків, а в інших — виявлення порушників та накладання штрафів.

Залучення нових доходів від приміських перевезень можливе завдяки освоєнню додаткових пасажиропотоків та впровадженню сучасних сервісів для пасажирів, а саме:

- організації нових маршрутів приміських поїздів;
- збільшення регулярності та періодичності руху поїздів, призначення зупинок на маршрутах із платоспроможним пасажиропотоком;
- ув'язування розкладів руху приміських поїздів та поїздів далекого сполучення для можливості здійснення пересадок;
- створення програм лояльності, системи бонусів та знижок для пасажирів;
- стимулювання попиту шляхом просування бренду в публічних місцях та мережі Інтернет (засобах масової інформації та соціальних мережах);
- встановлення вендингових апаратів у салонах поїздів;
- подальший ребрендинг приміського руху за форматом City Express та його тиражування.

Варто також зазначити низку стратегічно необхідних заходів щодо підтримки приміського напряму роботи залізничного транспорту, реалізація яких залежить не тільки від Укрзалізниці, а й від держави:

- перегляд чинних тарифів на приміські перевезення за допомогою порівняння їх з іншими видами транспорту на аналогічних маршрутах (зі збереженням конкурентоспроможності залізниці);

- організація мультимодальних пасажирських перевезень та ув'язування розкладів руху різних видів транспорту;

- передбачення у законодавстві пільгового тарифу на послуги з доступу до інфраструктури залізничного транспорту загального користування або повне звільнення від його сплати;

- запровадження податкових пільг та спеціальних режимів оподаткування;

- монетизація пільг як альтернативний варіант компенсації збитків від пільгових перевезень.

У нових умовах роботи філії "Приміська пасажирська компанія" АТ "Укрзалізниця" також необхідно буде змінити підхід до формування маршрутної мережі приміських пасажирських поїздів. Нині розрахунок розмірів руху здійснюється з урахуванням робочого парку рухомого складу, обсягів пасажиропотоків та соціальної значущості маршрутів. Економічною ефективністю курсування приміських поїздів загалом нехтують, оскільки збитки гарантовано будуть компенсовані перехресним субсидуванням за рахунок вантажних перевезень. У перспективі компанії також необхідно буде враховувати соціальні запити, проте роботи це без огляду на фінансові ресурси вже буде неможливо. Першочерговим стане не лише безумовне задоволення потреб населення у перевезеннях, а й дотримання власних інтересів перевізника. Алгоритм формування маршрутної мережі приміських пасажирських поїздів на засадах самоокупності наведено на рис. 4.

Потреба у приміських перевезеннях визначається пасажиропотоками, зверненнями пасажирів, а також потенційних замовників послуг: фізичних і юридичних осіб, органів влади, залізничних підприємств тощо. На підставі цих даних Приміська пасажирська компанія визначає оптимальні параметри та економічну ефективність курсування приміського поїзда. За очікуваного позитивного фінансового результату ухвалюється рішення про його призначення. В іншому випадку пере-

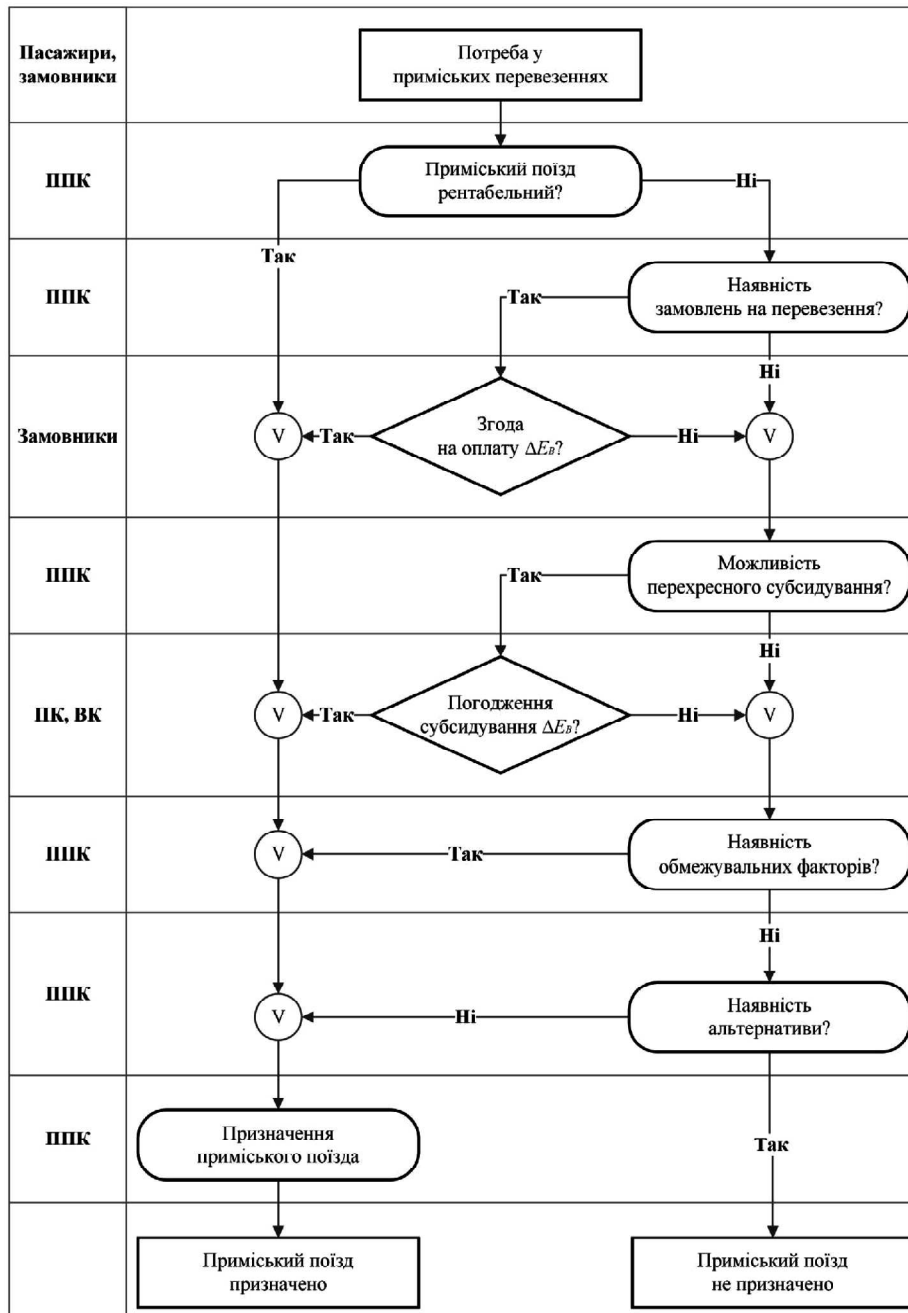


Рис. 4. Алгоритм формування маршрутної мережі приміських пасажирських поїздів на засадах самоопукності

Джерело: розроблено автором.

візник опрацьовує низку питань, пов'язаних із пошуком джерел компенсації можливих збитків та оцінкою ризиків від непризначення приміського поїзда.

1. За наявності замовників з ними узгоджується ступінь участі у забезпеченні принаймні нульової рентабельності такого поїзда. У разі досягнення згоди щодо повного відшкодування збитків розклад руху розробляється з урахуванням побажань замовника, а право проїзду у такому поїзді на його вимогу можуть мати лише визначені ним особи. За готовності частково компенсувати збитки розглядається варіант з виділенням вагонів або місць у графікових приміських поїздах.

2. Опрацьовується можливість перехресного субсидування за рахунок прибутку інших підрозділів пасажирської вертикалі.

Здійснення пасажирами приміських поїздів пересадок на прибуткові пасажирські поїзди далекого сполучення та користування рентабельними послугами пасажирської інфраструктури синергетично впливає на загальний фінансовий результат пасажирської вертикалі. Відсутність приміського поїзда у такому випадку може призвести до зменшення пасажиропотоку та обсягів доходів інших сегментів пасажирського напрямку роботи АТ "Укрзалізниця".

3. Визначається наявність внутрішніх обмежувальних чинників, пов'язаних з технологічними особливостями роботи залізничного транспорту. До таких можуть належати потреба у перевезенні змінних працівників підрозділів залізниці, необхідність виконання зворот-

ного рейсу відповідно до графіка обороту приміських поїздів тощо.

4. Досліджується наявність аналогічних маршрутів на інших видах транспорту. Оцінюється ступінь значущості приміського поїзда для населення, оскільки на деяких напрямках він може бути безальтернативним.

Після детального опрацювання зазначених питань ухвалюється остаточне рішення щодо призначення приміського поїзда.

ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Досвід взаємодії залізничного транспорту та держави свідчить про низьку вірогідність успішної реалізації в Україні моделі Public Service Obligation у сфері залізничних приміських пасажирських перевезень. Запропоновані у статті заходи з удосконалення роботи приміського пасажирського комплексу та алгоритм формування маршрутної мережі приміських пасажирських поїздів дозволять оптимізувати діяльність філії "Приміська пасажирська компанія" АТ "Укрзалізниця", підготувати її до роботи на засадах самоокупності, а також сприятимуть посиленню конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку приміських пасажирських перевезень.

Література:

1. Бараш Ю. С., Чаркіна Т. Ю., Мельянцова Ю. П., Карась О. О. Принципи визначення ефективності курсування приміських пасажирських поїздів на заданому напрямку руху. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Дніпропетровськ, 2012. Вип 41. С. 234—248. DOI: 10.15802/stp2012/9154.
2. Задоя В. О. Удосконалення механізму управління залізничними пасажирськими перевезеннями в приміському сполученні: монографія. Дніпропетровськ: Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, 2015. 196 с.
3. Пінчук О. П. Підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень в умовах реформування залізничної галузі: монографія. Дніпропетровськ: Маковецький, 2014. 160 с.
4. Конstantінов Д. В., Клепко Є. О. Актуальні напрямки розвитку сучасних приміських перевезень залізниць України. Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту. 2015. Вип 156. С. 129—135.
5. Альошинський Є. С., Гончарова А. М., Гриценко О. В. Напрямки раціоналізації технології приміських перевезень. Вісник економіки транспорту і промисловості: тези доповідей за матеріалами 13-ї науково-практичної міжнародної конференції "Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика" (м. Харків, 8-10 червня 2017 р.). Харків, 2017. № 58 (додаток). С. 48—50.
6. Статистичний збірник "Транспорт України 2020". URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf (дата звернення: 06.10.2025).
7. Статистичний збірник "Транспорт України 2023". URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2024/zb/10/zb_Trans_23.pdf (дата звернення: 06.10.2025).
8. Транспорт та поштовий зв'язок у 2024 році: основні досягнення та плани. URL: <https://mtu.gov.ua/news/36233.html> (дата звернення: 06.10.2025).
9. Довідник основних показників роботи регіональних філій АТ "Українська залізниця" (2005—2020 роки). URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/Довідник%202005-2020.pdf> (дата звернення: 06.10.2025).
10. У 2024 році приміські поїзди здійснили понад 377 тисяч рейсів. URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/659750/ (дата звернення: 06.10.2025).
11. Про звіт Тимчасової слідчої комісії Верховної Ради України з питань перевірки та оцінки стану акціонерного товариства "Українська залізниця", розслідування фактів можливої бездіяльності, порушення законодавства України органами управління зазначеного підприємства, що призвели до значного погіршення технічного стану підприємства та основних виробничих показників. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2055-IX#Text> (дата звернення: 06.10.2025).
12. АТ "Укрзалізниця" у 2024 році зменшила операційний прибуток від вантажних перевезень на 2,3 %. URL: <https://open4business.com.ua/at-ukrzaliznyczya-u-2024-roczy-zmenshylo-operacijnyj-pributok-vid-vantazhnyh-perevezen-na-23/> (дата звернення: 06.10.2025).
13. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 06.10.2025).
14. Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України: затверджено Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 грудня 2006 року № 1196. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07#Text> (дата звернення: 06.10.2025).
15. Бутова О., Ковшова О. "Залізнична" компенсація: шляхи врегулювання проблеми. Місцеве самоврядування. 2017. № 4. URL: <https://i.factor.ua/ukr/journals/ms/2017/april/issue-4/article-26722.html> (дата звернення: 06.10.2025).
16. Постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Касаційного господарського суду від 14 липня 2023 року у справі № 916/726/22. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/112271468> (дата звернення: 06.10.2025).
17. Проект Закону про систему та особливості функціонування ринку залізничного транспорту України. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/45100> (дата звернення: 06.10.2025).
18. Модель PSO на залізниці: пілотні проекти реалізуються уже в 4 областях. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33326.html> (дата звернення: 06.10.2025).
19. Чому київська електричка їздить із перебоями, і чи можна це вирішити. URL: <https://nashkiev.ua/life/chomou-kiivska-elektrichka-izdit-z-pereboyami-i-chimozhna-tse-virishiti> (дата звернення: 06.10.2025).
20. Оновлений електрички два роки. Яким може бути міський транспорт, якщо ним керує не Київ. URL: <https://>

/www.village.com.ua/village/city/transport/349195-onovleniy-elektrichsi-dva-roki-yakim-mozhe-buti-miskiy-transport-yakscho-nim-kerue-ne-kiyiv (дата звернення: 06.10.2025).

References:

- Barash, Yu.S. Charkina, T.Yu. Mel'iantsova, Yu.P. and Karas', O.O. (2012), "Principles of determining the efficiency of suburban passenger trains in a given direction", *Visnyk Dnipropetrovs'koho natsional'noho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana*, vol. 41, pp. 234—248. DOI: 10.15802/stp2012/9154.
- Zadoia, V.O. (2015), *Udoskonalennia mekhanizmu upravlinnia zaliznychnymy pasazhyrs'kymy perevezenniamy v prymis'komu spoluchenni* [Improving the mechanism for managing railway passenger transportation in suburban communication], *Dnipropetrovs'kyj natsional'nyj universytet zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana*, Dnipropetrovs'k, Ukraine.
- Pinchuk, O.P. (2014), *Pidvyschennia efektyvnosti prymis'kykh pasazhyrs'kykh perevezen' v umovakh reformuvannia zaliznychnoi haluzi* [Increasing the efficiency of suburban passenger transportation in the context of reforming the railway industry], *Makovets'kyj, Dnipropetrovs'k, Ukraine*.
- Konstantinov, D.V. and Klepko, Ye.O. (2015), "Current directions for the development of modern suburban transportation of Ukrainian railways", *Zbirnyk naukovykh prats' Ukrain's'koho derzhavnoho universytetu zaliznychnoho transportu*, vol. 156, pp. 129—135.
- Al'oshyns'kyj, Ye.S. Honcharova, A.M. and Hrytsenko, O.V. (2017), "Directions for rationalizing the technology of suburban transportation", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti: tezy dopovidej za materialamy 13-i naukovo-praktychnoi mizhnarodnoi konferentsii "Mizhnarodna transportna infrastruktura, industrial'ni tsentry ta korporatyvna lohistyka"* [Bulletin of Transport and Industry Economics: abstracts of reports based on the materials of the 13th scientific and practical international conference "International transport infrastructure, industrial centers and corporate logistics"], *Kharkiv, Ukraine*, vol. 58, pp. 48—50.
- State Statistics Service of Ukraine (2021), "Statistical collection "Transport of Ukraine 2020", available at: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf (Accessed 06.10.2025).
- State Statistics Service of Ukraine (2024), "Statistical collection "Transport of Ukraine 2023", available at: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2024/zb/10/zb_Trans_23.pdf (Accessed 06.10.2025).
- Ministry of Development of Communities, Territories and Infrastructure (2024), "Transport and postal services in 2024: main achievements and plans", available at: <https://mtu.gov.ua/news/36233.html> (Accessed 06.10.2025).
- Ukrzaliznytsia (2021), "Directory of key performance indicators of regional branches of JSC "Ukrainian Railways" (2005—2020)", available at: <https://www.uz.gov.ua/files/file/Dovidnyk%202005-2020.pdf> (Accessed 06.10.2025).
- Ukrzaliznytsia (2025), "In 2024, suburban trains made more than 377 thousand flights", available at: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/659750/ (Accessed 06.10.2025).
- Verkhovna Rada of Ukraine (2022), "On the report of the Temporary Investigative Commission of the Verkhovna Rada of Ukraine on the issues of verification and assessment of the state of the Joint-Stock Company "Ukrainian Railways", investigation of the facts of possible inaction, violation of the legislation of Ukraine by the management bodies of the specified enterprise, which led to a significant deterioration in the technical condition of the enterprise and key production indicators", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2055-IX#Text> (Accessed 06.10.2025).
- open4business (2025), "JSC "Ukrzaliznytsia" in 2024 reduced operating profit from freight transportation by 2.3%", available at: <https://open4business.com.ua/at-ukrzaliznyczya-u-2024-roczni-zmenshylo-operacijnyj-prybutok-vid-vantazhnyh-perevezen-na-23/> (Accessed 06.10.2025).
- Verkhovna Rada of Ukraine (1996), The Law of Ukraine "On Railway Transport", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (Accessed 06.10.2025).
- Ministry of Transportation and Communication (2006), "Rules for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail by railway transport of Ukraine", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07#Text> (Accessed 06.10.2025).
- Butova, O. and Kovshova, O. (2017), "Railway" compensation: ways to resolve the problem", *Mistseve samovriaduvannia*, vol. 4, available at: <https://i.factor.ua/ukr/journals/ms/2017/april/issue-4/article-26722.html> (Accessed 06.10.2025).
- Supreme Court (2023), "Resolution of the Supreme Court composed of the panel of judges of the Economic Court of Cassation dated July 14, 2023 in case No. 916/726/22", available at: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/112271468> (Accessed 06.10.2025).
- Verkhovna Rada of Ukraine (2024), Draft Law "On the system and features of the functioning of the railway transport market of Ukraine", available at: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/45100> (Accessed 06.10.2025).
- Ministry of Development of Communities, Territories and Infrastructure (2021), "PSO model on the railway: pilot projects are already being implemented in 4 regions", available at: <https://mtu.gov.ua/news/33326.html> (Accessed 06.10.2025).
- Tytskyj, B. (2019), "Why the Kyiv train runs with interruptions, and can it be solved", available at: <https://nashkiev.ua/life/chomou-kiivska-elektrichka-izdit-z-pereboyami-i-chi-mozhna-tse-virishiti> (Accessed 06.10.2025).
- Panchenko, O. (2025), "The updated train is two years old. What can urban transport be like if it is not managed by Kyiv?", available at: <https://www.village.com.ua/village/city/transport/349195-onovleniy-elektrichsi-dva-roki-yakim-mozhe-buti-miskiy-transport-yakscho-nim-kerue-ne-kiyiv> (Accessed 06.10.2025).

Стаття надійшла до редакції 21.10.2025 р.