**Кривопішин Олексій Мефодійович. Організаційно-економічні засади розвитку міських та приміських залізничних перевезень пасажирів : Дис... канд. наук: 08.00.04 – 2009**

|  |  |
| --- | --- |
| |  | | --- | | Кривопішин О.М. Організаційно-економічні засади розвитку міських та приміських залізничних перевезень пасажирів. – Рукопис.  Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – «Економіка та управління підприємствами» (економіка залізничного транспорту). – Державний економіко-технологічний університет транспорту, Київ, 2009.  Визначені роль та місце залізничного транспорту у виробничо-інфраструктурному комплексі сучасного мегаполісу та рушійні сили його інтеграції до пасажирсько-транспортної системи міста. Розроблені організаційно-економічні засади розвитку систем типу «магістраль – вузол – місто», сформульовані загальні концептуальні підходи до формування відповідних ним організаційно-економічних структур, запропоноване та науково обґрунтоване застосування кільцево-вузлового методу визначення етапів їхнього впровадження. Надані нові методичні підходи до визначення організаційної та соціально-економічної ефективності розвитку міських та приміських перевезень пасажирів. | |
| |  | | --- | | Поліпшення транспортного обслуговування населення столиці країни може бути досягнуте за рахунок реалізації нових підходів до організації міських залізничних пасажирських перевезень. Ґрунтовне дослідження закономірностей розвитку проектованої системи, умовно названої відповідно до утворюючих її складових елементів «магістраль – вузол – місто», має на меті опрацювання нових принципів та методів формування внутрішніх організаційно-економічних взаємовідносин, що було досягнуто за рахунок узагальнення та розвитку практичного досвіду реалізації подібних проектів за кордоном та на вітчизняних теренах.  Характер і зміст отриманих результатів дослідження дозволяє зробити наступні висновки і рекомендації.  1. Як показує досвід реалізації інтермодальних транспортних систем в мегаполісах: Москві, Лондоні, Ліоні, Стокгольмі, Салоніках, Нью-Йорку тощо, а також у ряді регіональних мереж сполучень в Німеччині, Нідерландах та інших європейських країнах, для сучасної соціально-економічної ситуації в умовах великого пасажиропотоку та інтенсивного руху найбільш ефективним є застосування саме цієї організаційно-технологічної форми транспортного забезпечення населення великого міста.  Аналіз кількісних статистичних тенденцій технічного, технологічного та організаційно-економічного стану транспортної системи міста Київ дозволяють зробити висновок про можливість та об’єктивно зумовлену необхідність реалізації аналогічного проекту на його теренах.  2. Створювана виробничо-економічна система, умовно названа «магістраль – вузол – місто», має власні особливості функціонування, що зумовлюють характерні вимоги до її структури та параметрів оцінки результатів. Одним із важливих організаційно-економічних показників функціонування системи є ритмічність, що забезпечує рівномірну доставку пасажирів на кожний вузол залізничного кільця згідно графіку руху електропоїздів з мінімальними витратами часу та фінансових коштів.  3. Інтеграційний характер управлінської взаємодії всіх учасників перевізного процесу потребує створення нового структурного організаційно-правового формування, що було б у змозі забезпечити ефективну участь кожного у виконанні сукупності завдань, які послідовно і з єдиних позицій доводяться всім суб’єктам-виконавцям. Таким організаційно-правовим інтегратором може бути транспортно-управлінська фірма, яка працює на комерційних засадах.  4. Для ефективної організації пасажирських перевезень в рамках системи «магістраль – вузол – місто» необхідним є використання нових організаційних підходів, що дозволили б урахувати такі особливості, як: існуючий технічний розвиток матеріально-технічної бази та технологічних можливостей залізничного вузла при інтеграції приміського пасажирського руху до транспортної системи міста.  5. З метою організації кільцевого руху було розроблено новий кільцево-вузловий метод економічного обґрунтування стадійності впровадження кільцевого руху в міській транспортній системі; сутність методу полягає в реалізації таких етапів, як статистичний збір даних пасажиропотоку, обробка накопиченої статистичної інформації, кількісна перевірка виокремлення та ранжирування дільниць (зон) руху поїздів, а також розрахунок організаційно-економічних параметрів системи.  6. Проведена оптимізація розмірів руху поїздів на головних внутрішньовузлових ходах з метою ефективного використання пропускної спроможності, повнішого освоєння залізничним транспортом внутрішньоміських пасажирських перевезень, створення певних маршрутів залізничного транспорту на окремих «критичних» транспортних напрямках, спрямована на взаємодію міського та залізничного видів транспорту.  7. Запропоновано економічний механізм управління приміськими перевезеннями, що враховує новітні підходи до реформування залізнично-транспортної системи, відпрацьовані відповідні організаційно-правові положення, економічні засади взаємовідносин між залізницею та компанією-оператором перевезень.  9. Витратна складова взаємодії елементів системи «магістраль – вузол – місто» в частині: капітальних витрат на будівництво по станціях та зупинних пунктах, витрат на електроенергію, на утримання штату працівників та амортизаційні відрахування зумовлює розмір собівартості перевезення одного пасажира 4,72 грн. для першої черги впровадження системи та 3,10 грн. – для другої.  10. Взаємовідносини активних функціонерів-засновників оператора, що має здійснювати перевезення, повинні будуватися на засадах одержання соціально-економічного ефекту, компенсації понесених перевізником витрат при мінімально-необхідному рівні рентабельності, що відповідає 70-відсотковій населеності рухомого складу пасажирами.  Обсяг капітальних витрат на впровадження системи «магістраль – вузол – місто» має становити для першої черги – 606, 5 млн. грн. (Північне напівкільце), для другої – 284,5 млн. грн. (Південне). Загальні експлуатаційні витрати очікуються у розмірі 37,6 млн. грн. на першому етапі, що мають знизитись до 36,4 млн. грн. на другому. При дотриманні стратегії єдиного тарифу на перевезення міським транспортом (в розрахунках приймався рівним 2 грн. за одну поїздку) передбачаються компенсаційні виплати з бюджету міста оператору-перевізникові. Термін окупності капіталовкладень становить близько 2,2 року. | |