

- можливості розвитку економічних, соціальних та технологічних зв'язків, що призведе до результативного комплексування і раціональної організації виробництва та ефективного його функціонування;

- виробництво конкурентоспроможної продукції/послуг (спеціалізація економіки), яка забезпечує її переваги за межами регіону і формує таким чином ринок збуту в глобальній економічній системі;

- забезпечення об'єктами інфраструктури та зменшення витрат на процеси перевезення, транспортування, складування продукції, в т.ч. по-елементна економія витрат по цих статтях;

- забезпечення втілення інвестиційних та інноваційних аспектів;

Таким чином, на конкретну мережу, розвиток галузей спеціалізації, супутніх та обслуговуючих, формування типів економічних систем впливають певні фактори з урахуванням їх національного, регіонального та глобального значення. Утворення адаптивного до різких змін зовнішнього середовища логістичної системи є провідним напрямком удосконалення методології організації господарства та основним шляхом вирішення нагальних економічних проблем.

УДК 656.072.009.12

ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ОРГАНІЗАЦІЙНО - СТРУКТУРНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ

IMPROVING THE COMPETITIVENESS OF PASSENGER TRANSPORTATION BY RAILWAY TRANSPORT IN TERMS OF ORGANIZATIONAL AND STRUCTURAL TRANSFORMATIONS

*канд. екон. наук Ю.В. Мирошніченко, канд. екон. наук І.В. Моцна,
канд. екон. наук Н.В. Гриценко
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*U.V. Myroshnychenko, PhD (Econ.), I.V. Motsna, PhD (Econ.),
N.V. Gritsenko, PhD (Econ.)
Ukrainian state University of railway transport (Kharkiv)*

Економічна криза в Україні зумовила значне загострення ситуації на транспорті. Триває спад обсягів перевезень, критичного рівня досяг фінансовий стан галузі, зношується матеріально-технічна база, що призводить до зростання потреб у реконструкції, ремонті та технологічному обслуговуванні.

Пасажирські перевезення - один з основних видів транспортної продукції. Вони займають особливе місце в роботі транспорту. Це обумовлено їх високим соціально-економічним значенням у житті суспільства і окремих громадян, виконанням однієї з гарантій держави - забезпечення свободи пересування.

Транспортний ринок пасажирських перевезень надає пасажиром послуги різних видів транспорту, які не рівноцінні за вартістю, швидкістю, регулярністю і комфорту.

В останні роки має місце тенденція до падіння пасажирообороту на всіх видах транспорту, що викликано, в першу чергу, напруженим соціально-економічним станом в країні, зниженням життєвого рівня населення, значним ростом тарифів. Немаловажним фактором відтоку пасажирів з залізничного на інші види транспорту є скорочення кількості потягів і вагонів у пасажирських поїздах, наслідком чого стало незадоволення громадян пасажирськими перевезеннями у пікові періоди, закриття та відміна ряду зупинних пунктів, періодичне скасування курсування приміських електропоїздів та недотримання графіка руху. Перераховані вище фактори тісно пов'язані між собою, мають різний ступінь впливу на величину попиту і носять як ціновий так і неціновий характер. Через падіння попиту і збитковість пасажирських перевезень, перед галуззю виникають першочергові завдання: підвищення конкурентоздатності і ефективності пасажирських перевезень [1].

Одним з важливих напрямів розвитку і реформування системи надання послуг пасажиром є подальше вдосконалення управління нею, яке має забезпечити підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту шляхом приведення управлінських і виробничих структур у відповідність з виконуваними обсягами перевезень на основі впровадження сучасних інформаційних технологій.

Створення єдиної виробничої вертикалі у пасажирському секторі філії «Пасажирська компанія» - це черговий етап реформування залізничної галузі, коли сфери бізнесу виділяються за видом діяльності, а не за регіональним принципом. Метою діяльності Філії є задоволення потреб держави, юридичних і фізичних осіб в безпечних та якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученні, роботах та послугах, що здійснюються та надаються [2]. Також реалізується структурна перебудова лінійних підрозділів пасажирського комплексу, спрямована на скорочення транспортних витрат, визначення обґрунтованих тарифів на перевезення, збільшення обсягу пасажирів.

У пасажирському секторі до вже існуючих, Пасажирської компанії та Української швидкісної залізничної компанії, стратегією розвитку ПАТ «Укрзалізниця» на 2017-2021 роки передбачено створення шести регіональних компаній з приміських перевезень та вокзальна компанія [3]. Для покращення якості обслуговування пасажирів заплановано придбання нового рухомого складу, розширення мережі швидкісних поїздів категорій «Інтерсіті», «Інтерсіті+», «Нічний експрес», оптимізація їх використання, впровадження нових стандартів обслуговування пасажирів. 9 млрд. грн буде спрямовано на придбання 400 вагонів, 11 млрд. грн – на придбання електропоїздів, 3,5 млрд. – на дизель-поїзди та понад 10 млрд. – інвестиція на модернізацію та ремонт наявного рухомого складу. Важливо зазначити, що ці інвестиції будуть можливі лише за розробки дієвих механізмів державної підтримки.

На даний час, коли підсилюється конкуренція в сфері перевезень з боку інших видів транспорту, важливе значення в складних економічних умовах здобуває

максимальна реалізація можливостей існуючої матеріально-технічної бази, широкомасштабне впровадження досягнень науково-технічного прогресу, підвищення комфортності і сервісу на вокзалах, умов проїзду в пасажирських поїздах, збільшення швидкості руху, прискорення обороту рухомого складу, підвищення продуктивності праці, використання ресурсозберігаючих технологій, підвищення екологічної чистоти об'єктів транспорту, автоматизація процесів керування і ряд інших питань, без рішення і кардинальної зміни підходу до яких, неможливо максимально підвищити доходність пасажирських перевезень, залучити пасажирів і одержати ефективну віддачу від вкладених коштів.

[1] Жердев М.Д. Деякі аспекти формування інноваційно-інвестиційної стратегії на залізничному транспорті / М.Д. Жердев // Вісник економіки транспорту і промисловості (збірник науково – практичних статей). Вип. № 58 (спецвипуск) додаток. - Х.: УкрДУЗТ, 2017. - С. 227 – 229.

[2] Офіційний веб - сайт Укрзалізниці. Режим доступу: <http://uz.gov.ua>

[3] Стратегія модернізації ПАТ «Укрзалізниця» до 2021 року – Національний промисловий портал. Режим доступу: <http://uprom.info>

УДК 656.072:656.224

НОВЫЕ ПОДХОДЫ К РЕФОРМИРОВАНИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

NEW APPROACHES FOR REFORMING THE RAILWAY INDUSTRY

канд. техн. наук А.А.Михальченко

Белорусский государственный университет транспорта (Гомель)

A.A. Mikhalchenko, PhD (Tech.)

Belarusian State Transport University (Gomel)

Железнодорожная отрасль во многих государствах в XXI в. получила новый этап развития после проведения существенного реформирования. В результате были найдены оптимальные варианты взаимоотношений отрасли и государства, что позволило в краткосрочный период вывести железнодорожные администрации на безубыточный уровень функционирования. Железные дороги, обеспечивавшие социалистическое хозяйство до конца 80-х годов XX в., за редким исключением (DR, PKP, ČD, MÁV) до настоящего времени не провели требуемого реформирования. Они оставлены в качестве государственного хозяйственного субъекта стратегического назначения. Это привело к тому, что они стали работать с низкой рентабельностью или большими убытками.

Проведенное реформирование железных дорог в странах с новыми формами экономического развития сведено практически созданию акционерных обществ (ОАО) на базе государственного капитала (100 %). Такие ОАО заранее обречены на плохую результативность по ряду причин: необходимость развития сводится к устранению узких мест, ограничивающих коммерческую деятельность; коллектив не заинтересован в достижении высоких результатов работы;