

УДК 625:2:185:16

**ОСОБЛИВОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЦЬ В УМОВАХ
КОРОНОВІРУСНОЇ ПАНДЕМІЇ**

**PECULIARITIES OF RAILWAYS IN CONDITIONS OF
CORONAVIRUS PANDEMIC**

*докт. екон. наук Л.О. Позднякова,
канд. екон. наук В.В. Котик, С.О. Діденко
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*D. Sc. (Econ.) L.O. Pozdnyakova, Ph.D (Econ.) V.V. Kotyk, S.O. Didenko
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Об'єктивні умови, що склалися в цей час в умовах коронавірусної пандемії в усіх галузях народного господарства, і, в тому числі, на залізничному транспорті, мають явно негативний характер. Наслідком є зниження економічного розвитку галузі яке пов'язане зі спадом виробництва. Питання щодо визначення тенденцій соціального розвитку при ефективному використанні тільки наявних соціальних ресурсів, мають місце, залишаються відкритими, тому вважається актуальним.

Ефективне використання соціально-економічних ресурсів залізничного транспорту з урахуванням сучасних умов не сприяє зниженню експлуатаційних витрат і собівартості перевезень. Тому потребує розробки наукове обґрунтованої концепції з позицій розгляду галузі як макроекономічної структури, оскільки економіка визначеного виду діяльності це є мікрорівень, що взаємно обумовлений виробничою діяльністю організаційних його структур.

Напрямок соціально-економічного розвитку галузі доцільно визначити за допомогою системної характеристики соціального розвитку транспортної системи, що є узагальнюючим показником економічної кон'юнктури галузі, що формується під впливом різноманітних чинників як зовнішніх, так і внутрішніх. Рівень соціально-економічного розвитку галузі цілком залежить від сукупності роботи багатьох галузей, що знаходяться у взаємно однозначній відповідності. Тому визначення стратегії соціально-економічного розвитку в умовах спада обсягів перевезень дозволило зробити наступні висновки: формування сучасної економіки вимагає докорінних змін: механізму перерозподілу прибутків; забезпечення основних соціальних гарантій, мотивації трудової діяльності у зв'язку з призупинкою виробництва, структурної перебудови сучасної економіки і формування нових економічних відносин. Оскільки становлення сучасної економіки здійснюється на основі 2-х принципів: економічної волі ринкових

суб'єктів та повної відповідальності за результати своєї роботи то цей процес невідривно пов'язаний із формуванням визначених ціннісних орієнтацій, несумісних з насильним встановленням «справедливих» виробничих відносин, насамперед у сфері розподілу, а також безумовного гарантування прав на працю і деяких інших соціальних гарантій особливо в умовах коронавірусної пандемії та у перші півроку після виходу з цього стану.

Ствердження принципів соціальної справедливості здійснюється шляхом формування системи соціального захисту. Роль держави у цьому процесі полягає в установленому регульованому законодавчому порядку основних соціальних гарантій, нормативного регулювання механізмів їх забезпечення і надання соціальної підтримки. Її заходи спрямовані, в першу чергу, на вирішення задач по запобіганню масового безробіття, підвищенню ефективності використання трудових ресурсів, забезпеченню соціальної захищеності мало захищеного працездатного населення яке перебуває у вимушеному простії.

Ситуація в Україні нестандартна - внутрішніх засобів для виживання економіки недостатньо. Функціонування транспорту України залежить від приватного і державного виробника і споживача. Призупинка виробництва негативно вплинула на фінансово-економічний стан залізничного транспорту. Відсутність доходних надходжень значно погіршило стабільний стан, оскільки особливість роботи не припускає повного скорочення експлуатаційних витрат. Інвестиції не забезпечують необхідних потреб транспорту, а інвестори не поспішають провести вкладення через відсутність гарантій і наявність нестабільної ситуації у світі у цілому через коронавірусну пандемію.

Виявлено негативні чинники, що в умовах коронавірусної пандемії погіршили рівень виробництва транспортної галузі України: високий рівень зносу основних виробничих фондів; велика заборгованість платежів за транспортні послуги; низька конкурентноздатність на ринку міжнародних транспортних послуг; спад попиту на послуги вантажного транспорту; невирішеність проблем проїзду пасажирів міським транспортом; інвестиційна діяльність, яка в наслідок власних фінансових ресурсів на ці й інші цілі є неефективною.

За рахунок внутрішньої активізації соціальних чинників, досягається зниження збитків, але для життєздатності транспортної системи цього недостатньо необхідні комплексні міри у взаємодії з державою. Ураховуючи, що транспорт є монополією, регулювання тарифної політики в цілому залежить від держави. При наявності дефіциту бюджету держава не в змозі покривати збитки транспортного виробництва, тому необхідні докорінні зміни, спрямовані на вирішення цих проблем. Концепція розвитку залізничного транспорту потребує удосконалення з урахуванням сучасного

стану роботи що дозволить залізничному транспорту поступово стабілізувати роботу на мікроекономічному рівні.

УДК 338.4:658.8:656.1/5:159.9

**МАРКЕТИНГ КАК ИНСТРУМЕНТ ИССЛЕДОВАНИЯ И
ВЫЯВЛЕНИЯ ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ
ПОТРЕБИТЕЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

**MARKETING AS A TOOL FOR RESEARCH AND IDENTIFICATION
OF PSYCHOPHYSIOLOGICAL COMPONENT OF A CONSUMER OF
TRANSPORT SERVICES**

А.В. Чернявський, докт. екон. наук. Е.І. Зорина

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

A.V. Cherniavskiy, D. Sc. (Econ.) O.I. Zorina

Ukrainian State University of railway transport (Kharkiv)

Достаточно часто при маркетинговых исследованиях поведения и действующие мотивы потребителя не поддаются стандартному анализу, как и конечный результат удовлетворенности от указанных услуг пассажирских перевозок транспортной компанией.

В этот момент у специалистов возникает вопрос, в чем же причина или ошибка при исследованиях.

Причина кроется в природе самого человека, ведь человек – это эмоциональное существо и соответственно результат эмоционального состояния в момент пользования услуги влияет на конечный результат, который увидит компания. Неоднократно, данный вопрос изучался многими учеными, такими как Дуглас Ван Прает, Ерик Найман, Антонио Дамасио, Маргарита Акулич [2] и другие. Но этот вопрос рассматривался как общий, применимый для рынка продаж товаров продовольственного и непродовольственного типа. Но практически не рассматривался как товар в виде предоставляемой услуги. Широко было рассмотрено понятие услуги в туристическом бизнесе [3], но не конкретно на транспортном рынке. А ведь данный вопрос является актуальным, поскольку транспорт является важным экономическим и политическим звеном в государстве.

Рассмотрим факторы возникающие у потребителя услуги пассажирских перевозок, которые можно классифицировать по следующему принципу.