

МОДЕЛЬ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

MODEL OF PUBLIC REGULATION OF IMPROVEMENT OF PASSENGER TRANSPORTATION OF RAILWAY TRANSPORT

Котик В.О.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри менеджмент і адміністрування,
Український державний університет залізничного транспорту

Котик В.В.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри економіки, бізнесу та управління персоналом на транспорті,
Український державний університет залізничного транспорту

Моцна І.В.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри економіки, бізнесу та управління персоналом на транспорті,
Український державний університет залізничного транспорту

Куделя В.І.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри економіки, бізнесу та управління персоналом на транспорті,
Український державний університет залізничного транспорту

Kotik Valentina

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Department of Management and Administration
Ukrainian State University of Railway Transport Kharkov

Kotik Vitaliy

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Department of
Economics, Business and Personnel Management in Transport Ukrainian,
State University of Railway Transport Kharkov

Mitsna Irina

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Department of Economics, Business and Personnel Management in Transport,
Ukrainian State University of Railway Transport Kharkov

Kudel Victoria

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Department of Economics, Business and Personnel Management in Transport,
Ukrainian State University of Railway Transport Kharkov

Статтю присвячено вирішенню актуальної проблеми теоретичного обґрунтування ролі функціонування пасажирських перевезень залізничного транспорту як складової частини економіки й управління національним господарством України для підвищення якості послуг, що надаються, й ефективності його роботи. Пожвавлення економіки України вимагає принципово нових підходів до якості надання послуг залізницями. Для цього розроблено модель державного регулювання підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень. Визначено сутність, доцільність, необхідність проведення реструктуризації підприємств пасажирського господарства залізничного транспорту України. Представлено необхідні умови, спрямовані на реалізацію програми реструктуризації. Реалізація запропонованої програми зумовила

розроблення механізму, який передбачає науково-економічне обґрунтування доцільності впровадження нових форм пасажирського швидкісного і високошвидкісного руху.

Ключові слова: залізничний транспорт, пасажирські перевезення, швидкісний і високошвидкісний пасажирський рух, модель державного регулювання, конкурентоспроможність, ефективність транспортного виробництва.

Статья посвящена решению актуальной проблемы теоретического обоснования роли функционирования пассажирских перевозок железнодорожного транспорта как составляющей экономики и управления национальным хозяйством Украины для повышения качества услуг и эффективности его работы. Оживление экономики Украины требует принципиально новых подходов к качеству предоставления услуг железными дорогами. Для этого разработана модель государственного регулирования повышения эффективности функционирования пассажирских перевозок. Определены сущность, целесообразность, необходимость проведения реструктуризации предприятий пассажирского хозяйства железнодорожного транспорта Украины. Представлены необходимые условия, направленные на реализацию программы реструктуризации. Реализация предложенной программы обусловила разработку механизма, который предусматривает научно-экономическое обоснование целесообразности внедрения новых форм пассажирского скоростного и высокоскоростного движения.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, пассажирские перевозки, скоростное и высокоскоростное пассажирское движение, модель государственного регулирования, конкурентоспособность, эффективность транспортного производства.

The article is devoted to solving the actual problem of theoretical substantiation of the role of passenger rail transport functioning as an integral part of the economy and management of the national economy of Ukraine in order to improve the quality of services provided and the effectiveness of its work. The revival of the Ukrainian economy requires fundamentally new approaches to the quality of service provision by railways. For this purpose, a model of state regulation of increasing the efficiency of passenger transportation operation has been developed. The essence, expediency, necessity of restructuring of enterprises of passenger transport of railway transport of Ukraine is determined. The necessary conditions for the implementation of the restructuring program are presented. Implementation of the proposed program has led to the development of a mechanism that provides for a scientific and economic justification of the feasibility of introducing new forms of passenger high-speed and high-speed traffic. Theoretical and methodical questions of estimating the efficiency of the integral indicator remain theoretical. The problem of improving the efficiency of transport development and functioning is one of the cardinal in the country's economy. At present, economic science is often underestimated the importance of such criteria as the needs of society in transport services and the degree of satisfaction. This is primarily due to the lack of scientifically based methodology for determining the national economic needs in transport services. Implementation of the developed model increases the validity of the planned tasks for improving the efficiency and quality of work of the railway enterprises of the railway enterprises in general. The need for further research in the field of passenger transport of rail transport, as well as the definition of an optimal model on the interstate and inter-sectoral levels, allowed to solve the purpose and objectives of the article. The carried out researches are directly related to the programs and plans of scientific research in the field on the chosen scientific direction – the economic aspects of increasing the efficiency and quality of the work of the railway transport, the implementation of which allows to achieve the effectiveness of its work. The originality of the article is that a model of state regulation for improving the efficiency of passenger transport operation has been constructed.

Key words: railway transport, passenger traffic, high-speed and high-speed passenger traffic, model of state regulation, competitiveness, efficiency of transport production.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. У сучасних умовах роль і місце чинників підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень залізничного транспорту України визначається ступенем реалізації та впровадження науково-технічного прогресу. Пожвавлення економіки України вимагає принципово нових підходів до якості надання послуг залізницями.

Даний період часу характеризує зародження нового інформаційного суспільства, в якому соціальні потреби населення мають бути пріоритетними. Ці потреби впливають на побудову і розвиток економічної системи залізничного

транспорту пасажирських перевезень функціонування пасажирських перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спираються автори. Значний внесок у розроблення теорії державного регулювання зробили багато вчених-економістів: Л.І. Абалкін, В.П. Бабич, Н.В. Геєць, С.Г. Галуза, І.І. Лукінов, С.В. Мочерний, Л.А. Антоненко, Л.А. Українська, М.А. Павловський та ін.

Проблемами формування і розвитку соціальної інфраструктури на державному і регіональному рівні займалися українські вчені Д.П. Богиня, Б.М. Данилишин, Г.І. Купалова, Є.А. Якуба, І.І. Тимошенко та ін.

На залізницях державним регулюванням підвищення ефективності пасажирських перевезень у різні часи займалися такі вчені-економісти, як І.В. Бєлов, О.Г. Дейнека, Л.О. Позднякова, В.Л. Дикань, Ю.Ф. Кулаєв, Ю.С. Бараш, Т.О. Мукмінова, В.Г. Яковенко, Н.В. Гриценко та ін.

Проте роботи зазначених та інших учених не охоплюють усієї проблематики та глибини складних з економічного погляду суперечливих процесів, що виступають соціальними наслідками ринкової трансформації вітчизняної економіки.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Разом із тим світовий досвід показує, що соціальна ефективність ринкових перетворень неможлива без створення ефективної системи державного регулювання сталого функціонування пасажирських перевезень [1, с. 26]. Ці обставини й передбачають необхідність розроблення нових механізмів державного регулювання та управління з використанням механізмів стратегічного планування і прогнозування структури пасажирського господарства залізничного транспорту України. Зазначене зумовило вирішення основних завдань дослідження.

Збитковість пасажирських перевезень залізничного транспорту України, що є характерним для аналогічних перевезень усіх залізничних адміністрацій країн світу, з кожним наступним роком збільшується внаслідок як об'єктивних, так і суб'єктивних причин. Ці обставини передбачають пошук економічного механізму оптимального поєднання інвестування основного складника соціальної інфраструктури державними (бюджетними) та недержавними коштами [2, с. 54]. При цьому соціальні протиріччя у сфері інвестування державою та іншими джерелами потребують невідкладних наукових досліджень, доцільність яких зумовлюється необхідністю прийняття економічних рішень щодо реалізації Державної концепції реформування залізничного транспорту України.

Формулювання цілей статті (**постановка завдання**). Мета дослідження полягає в обґрунтуванні теоретичних, методологічних та методичних підходів і концептуальних засад удосконалення діючої системи планування, регулювання та управління стосовно збиткових пасажирських перевезень залізничного транспорту та поступового вирішення питань їх фінансування за рахунок механізмів державного втручання.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Теоретичною основою виконаних досліджень стали діалектичний підхід до розуміння сутності економічних процесів і явищ, укази Президента і постанови уряду України з економічних питань; нормативні документи щодо стабілізації народного господарства і пере-

ходу до ринкових відносин. У процесі роботи вивчалися й аналізувалися праці вітчизняних і зарубіжних учених-економістів. Змістовний економічний аналіз сполучався з використанням сучасних методів аналізу. Виконані дослідження безпосередньо пов'язані з програмами і планами науково-дослідних робіт у галузі за вибраним науковим напрямом – економічні аспекти підвищення ефективності й якості роботи залізничного транспорту, реалізація яких дає змогу досягнути підвищення ефективності роботи підприємств. Алгоритм дослідження наведено на рис. 1. Транспортний комплекс не тільки залежить від рівня розвитку техніки і технології інших галузей господарства, що забезпечують його діяльність, а й результатами своєї роботи безпосередньо впливає на темпи розвитку цих галузей, ефективність їх виробництва. Забезпеченість транспортними комунікаціями сприяє поліпшенню використання наявних виробничих потужностей, прискоренню розвитку залізничного транспорту України.

У наші дні уряд України включив транспорт у перелік базових галузей, що вимагають першочергової уваги. Проблема підвищення ефективності розвитку і функціонування транспорту – одна з кардинальних в економіці країни. Зараз в економічній науці найчастіше недооцінюється важливість таких критеріїв, як потреби суспільства в транспортних пасажирських послугах і ступінь їхнього задоволення. Це пояснюється, насамперед, відсутністю науково обґрунтованої методики визначення народногосподарських потреб у послугах транспорту, неправильною оцінкою ефективності інвестиційних вкладень у його розвиток, а також недооцінкою ефекту, що виявляється в інших галузях народного господарства за рахунок їх більш раціонального розвитку, зниження втрат і підвищення якості продукції.

Недооцінка ролі транспорту виразилася в тому, що його розвиток протягом тривалого часу стримувався проведеною на державному рівні інвестиційною політикою. Це призвело до зниження ефективності транспортного виробництва.

Рівень ефективності транспортного виробництва в сучасних умовах визначається (рис. 2): стабільністю попиту на перевезення й інші послуги; ступенем задоволення цього попиту; рівнем цін на перевезення й інші послуги; рівнем розвитку продуктивних сил транспортної системи (тобто наявністю й якістю техніки, технології, систем керування, наявністю і кваліфікацією кадрів) у кожен даний момент часу, який оптимально співвідноситься з величиною попиту на перевезення; можливістю диверсифікованості виробництва, особливо за спаду перевезень; конкурентоспроможністю транспортних підсистем у боротьбі за залучення вантажів і пасажирів; підвищенням ефективності їх функціонування за рахунок науково

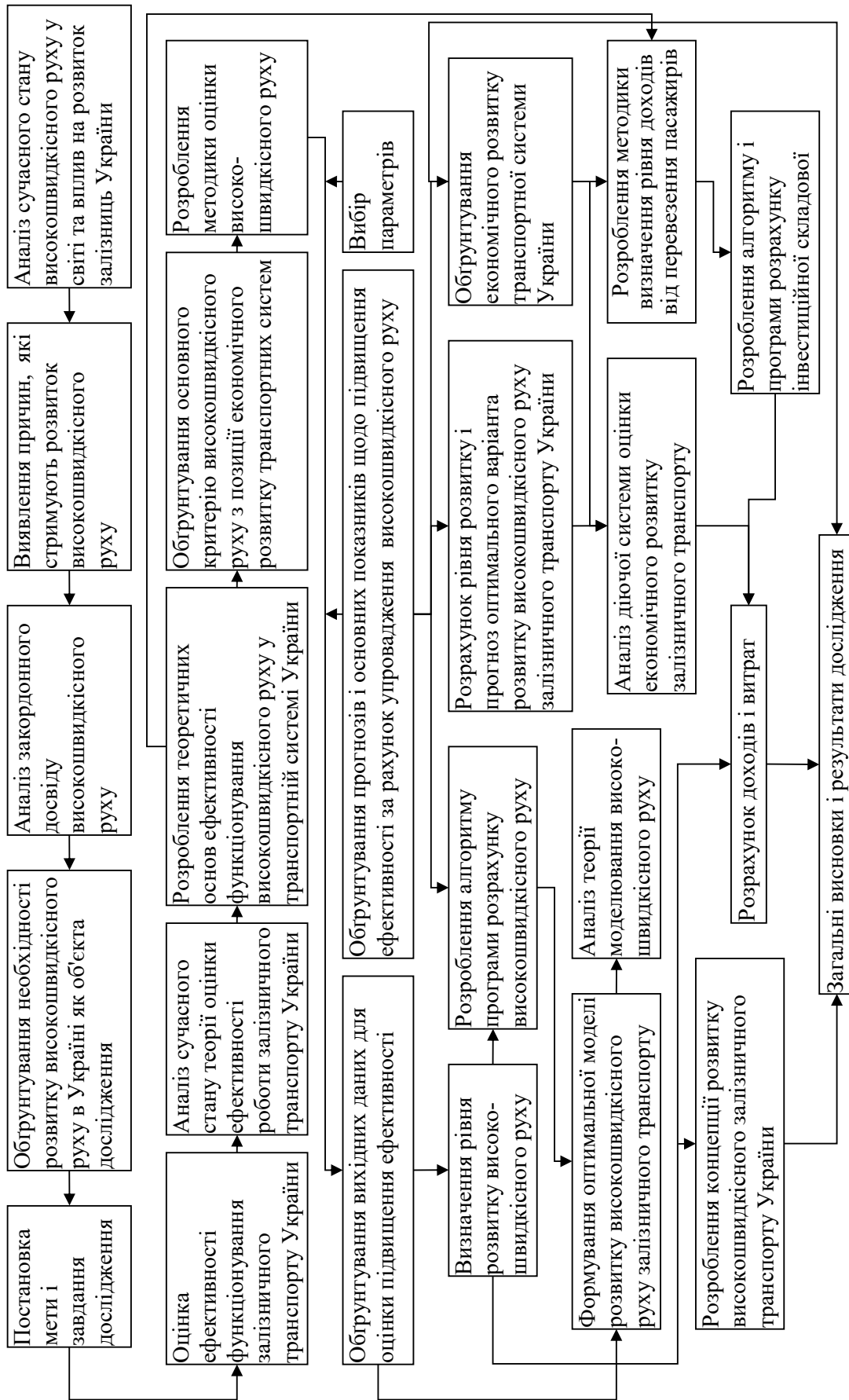


Рис. 1. Модель державного регулювання підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень

Джерело: авторська розробка



Рис. 2. Чинники, які характеризують рівень ефективності транспортного виробництва

Джерело: авторська розробка

обґрунтованого керування розмірами перевезень і витратами на перевезення; іншими внутрішньогалузевими чинниками, особливо якістю формування і використання матеріальних, трудових та фінансових ресурсів.

У дослідженні обґрунтовується актуальність швидкісного пасажирського руху в умовах спаду перевезень. Правомірність такої позиції підтверджується досвідом залізниць України з водіння великовагових потягів за спаду перевезень. Про це говорить і досвід роботи залізниць США, де за нестабільних вантажообігу і вантажонапруженості в 5,4 рази нижче, ніж на залізницях України, застосовується вага потяга майже в 1,5 рази більша, ніж на залізницях України.

Особливе значення швидкісних та високошвидкісних пасажирських перевезень на залізничному транспорті пояснюється, насамперед, його високою фондомісткістю і роллю в задоволенні потреб населення і народного господарства в перевезеннях. Аналіз показників використання основних виробничих фондів, який було зроблено, свідчить, що амортизація у складі експлуатаційних витрат займає близько 38%. Під час вивчення можливостей упровадження швидкісних та високошвидкісних пасажирських перевезень розглядають шляхи вдосконалювання організації і технології перевезень, а також здатності господарського механізму стимулювати краще використання ресурсів, які є у залізниць України.

Кількісна оцінка впливу швидкісних та високошвидкісних пасажирських перевезень на прискорення соціально-економічного розвитку народного господарства здійснюється виходячи із залежності тривалості обороту оборотних коштів суспільно-господарського комплексу від тривалості доставки пасажирів.

Відомо, що тривалість доставки, будучи істотною частиною часу обороту, визначається відстанню перевезення і швидкістю доставки. Швидкість доставки – це один із найважливіших показників використання транспортних ресурсів у часі.

Використання категорії «продуктивна сила систем» (ПСС) правомірне як на мікро-, так і на макрорівні. У зв'язку із цим спрощується збалансування систем і підсистем по вертикалі; порівняння продуктивних сил транспортних (і не тільки транспортних) підсистем, залучених в єдиній технології товароруку; формування господарського механізму, в основі якого лежить інтерес до поліпшення, зокрема до підвищення ефективності використання ресурсів [4, с. 95].

Продуктивна сила систем як економічна категорія надзвичайно сприйнятлива до ринків праці, капіталу, товару. Практичне застосування категорії ПСС дає змогу сформулювати основні правила керування витратами на перевезення і виробництво; кількісно вимірювати НТП, об'єднавши численні розрізнені науково-технічні програми в єдину комплексну програму

підвищення ефективності НТП; вирішити проблему конкурентоспроможності не тільки окремих видів техніки, а й товарів узагалі, а також видів діяльності. Категорія ПСС застосовна і до проблеми ефективності перевезень в умовах нестабільного на них попиту. Тенденція падіння обсягів виробництва і перевезень вантажів та пасажирів не може продовжуватися тривалий час без серйозних наслідків для суспільства, тому для забезпечення інтенсивності роботи транспорту потрібно вже зараз вирішувати проблеми розвитку залізниць і забезпечення високої ефективності їхньої роботи.

Для зниження вартості перевезень пасажирів необхідно не розпоршувати потік по рівнобіжних лініях, а навпаки, за принципом великомасштабного виробництва провести максимальну його концентрацію на найважливіших лініях, підсилюючи цю концентрацію пасажиропотоку та вантажопотоку системою залізничних ліній, побудованих перпендикулярно до них; цілеспрямовано вивчити проблему створення «кістяка» надмагістралей на найважливіших напрямках шляхом будівництва третьої колії; використання могутнього рухомого складу з великими навантаженнями, високими швидкостями; реконструкцією і розвитком технічних станцій. Такі надмагістралі дадуть змогу спеціалізувати рух потягів, пропускати за умов необхідності тільки маршрутні потяги підвищених швидкостей [5, с. 28]. Це допоможе зни-

зити собівартість перевезень, особливо масових вантажів, у 2,5–3 рази і підвищити швидкість до 300–350 км/доб. [6, с. 2], що призведе до економічного зближення районів (рис. 3).

Слід мати на увазі, що зазначена проблема давня і неоднозначна. У країнах із великою територією, таких як Росія, Китай, США та ін., варіанту розвитку мережі шляхом створення «кістяка» багатоколіїних ліній майже завжди протистоїть варіант розвитку шляхом будівництва одноколіїних піонерних ліній. Перевагам надмагістралей (дешевизні перевезень, високій швидкості доставки, інтенсифікації залізничних транспортних процесів узагалі) піонерні одноколіїки протиставляють можливість включення до економічного обороту нових природних ресурсів неосвоєних територій з усіма витікаючими із цього подальшими вигодами. Не випадково, що в названих країнах питома вага двоколіїних (і більше) магістралей становить від 13% у США до 1/3 у Росії, тоді як у країнах Західної Європи частка таких ліній становить від 1/3 до 2/3 експлуатаційної довжини залізничної мережі.

Оригінальність статті полягає у такому: обґрунтовано економічний розвиток транспортної системи та основного критерію високошвидкісного руху з позиції економічного розвитку транспортних систем; зроблено розрахунок рівня розвитку і прогноз оптимального варіанта розвитку високошвидкісного руху.



Рис. 3. Концептуальні підходи до проблеми вдосконалення пасажирського транспорту залізниць

Джерело: авторська розробка

Висновки з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Для оптимального вирішення питання розвитку і роботи залізничного транспорту необхідно вивчати транспортний процес у цілому – від пункту зародження пасажиропотоку до пункту його призначення. У цьому зв'язку особливу роль мають маркетингові дослідження районів тяжіння, що дає змогу прогнозувати обсяги і напрямки вантажопотоків та пасажиропотоків.

Під час розроблення методики оцінки високошвидкісного руху та вибору критерію для обґрунтування етапів розвитку мережі залізниць необхідно враховувати нормативи якості транспортної продукції (безпека, швидкість доставки, регулярність та ін.), формування оптимальної моделі розвитку високошвидкісного руху залізничного транспорту, обґрунтування прогнозів основних показників підвищення ефективності.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Позднякова Л.О., Котик В.О., Котик В.В. Управління персоналом та мотивація праці на залізницях України. Харків : УкрДАЗТ, 2008. 295 с.
2. Дейнека О.Г., Позднякова Л.О., Дикань В.Л. Стратегія підприємства та стратегічний менеджмент : навчальний посібник. Харків : Олант, 2012. 416 с.
3. Котик В.В., Котик В.О. Малий та середній бізнес в Україні : навчальний посібник. Харків : УкрДУЗТ, 2017. 85 с.
4. Позднякова Л.О. Соціально-економічна модель розвитку залізничного транспорту України. Харків : УкрДАЗТ, 2008. 319 с.
5. Яковенко В.Г., Гриценко Н.В. Розробка моделі підвищення ефективності транспортного виробництва. *Економіка, фінанси, право*. 2013. № 8/1. С. 27–30.
6. Наказ Міністерства економіки України «Про затвердження методичних вказівок щодо проведення реструктуризації державних підприємств» від 23 січня 1998 р. № 9. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0187-98>.