

УДК 338.47:656.025.2

Л. О. Позднякова

доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри економіки,
бізнесу та управління персоналом на транспорті
Українського державного університету залізничного транспорту

О. Г. Дейнека

доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри менеджменту й адміністрування
Українського державного університету залізничного транспорту

С. О. Гавриленко

головний інженер – перший заступник директора регіональної філії
«Придніпровська залізниця» АТ «Укрзалізниця»

В. М. Кузьменко

заступник директора регіональної філії
«Придніпровська залізниця» АТ «Укрзалізниця» з безпеки

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ РИНКОМ ПОСЛУГ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Статтю присвячено вирішенню актуальної проблеми теоретичних основ державного управління ринком послуг пасажирських перевезень та обґрунтування залізничного транспорту як складника економіки та управління національним господарством України з метою підвищення якості послуг, що надаються, й ефективності його роботи. 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: *якісні послуги, регулювання, продуктивна сила, система, транспортні процеси.*

Постановка проблеми. Теоретико-методологічні підходи до державного регулювання ринку послуг пасажирських перевезень займають значне місце у наукових дослідженнях фахівців. У сучасних умовах роль і місце чинників підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень залізничного транспорту України визначається ступенем реалізації та впровадження науково-технічного прогресу. Очікуване поживлення економіки України вимагає принципово нових підходів до якості надання послуг

залізницями. Цей період часу характеризує зародження нового інформаційного суспільства, в якому соціальні потреби населення мають бути пріоритетними. Ці потреби впливають на побудову і розвиток економічної системи державного управління ринком пасажирських перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний вклад у розроблення теорії державного управління зробили багато вчених. Серед них слід зазначити публікації докторів наук із держуправління В.М. Мартиненко, О.Б. Коротич, Г.С. Одицької, М.А. Латиніна, В.В. Дорофієнко [1–4]. Вагомий внесок також зробили вчені економісти Л.І. Абалкін, В.П. Бабоч,

Н.В. Геєць, С.Г. Галуза, С.Г. 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 такі українські вчені: Д.П. Богиня, Б.М. Данилишин, Г.І. Купалова, Є.А. Якуба, Л.П. Тимошенко та ін. На залізницях державним регулюванням підвищення ефективності пасажирських перевезень у різний час займалися такі вчені-економісти: І.В. Белов, З.Г. Галабурда, М.Ф. Мандриков, Н.В., Терьошина, Н.Г. Смєхова, М.М. Толкачева, Р.М. Царьов, О.М. Аксьонов, Ю.Ф. Кулаєв, Ю.С. Бараш, Т.О. Мукмінова, В.Л. Дикань та ін.

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

Водночас світовий досвід показує, що соціальна ефективність ринкових перетворень не є можливою без створення ефективної системи державного управління і регулювання сталого функціонування пасажирських перевезень. Ці обставини і 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. При цьому соціальні протиріччя у сфері інвестування державою та іншими джерелами потребують невідкладних наукових досліджень, доцільність яких зумовлюється необхідністю ухвалення еконо-

мічних рішень щодо реалізації концепції реформування залізничного транспорту України.

Мета статті полягає в обґрунтуванні теоретичних, методологічних та методичних підходів і концептуальних засад удосконалення чинної системи планування, державного управління і регулювання стосовно збиткових пасажирських перевезень залізничного транспорту та поступового вирішення питань фінансування за рахунок механізмів державного втручання.

Виклад основного матеріалу. 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 про стабілізацію народного господарства і переходу до ринкових відносин. У процесі роботи вивчалися й аналізувалися праці вітчизняних і зарубіжних учених-економістів. Змістовний економічний аналіз поєднувався з використанням сучасних методів аналізу.

Виконані дослідження безпосередньо пов'язані з програмами і планами науково-дослідних робіт у галузі за обраним науковим напрямом, зокрема економічні аспекти підвищення ефективності і якості роботи залізничного транспорту, реалізація яких дозволяє досягнути підвищення ефективності роботи підприємств. Алгоритм дослідження наведено на рис. 1.

Транспортний комплекс – кровноносна система багатогалузевого господарського організму країни, що 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 виробництва.

Забезпеченість транспортними комунікаціями, наявність відповідних резервів пропускну здатності значно сприяє поліпшенню використання наявних виробничих потужностей, прискоренню розвитку концентрації, спеціалізації і кооперування виробництва, освоєнню найбільш дешевих, але віддалених від місць споживання родовищ, створює необхідні передумови



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

для зниження поточних і одноразових виробничих витрат у промисловості і сільському господарстві.

У наші дні уряд України вмістив 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 потреба суспільства в транспортних послугах і ступінь задоволення. Це пояснюється відсутністю науково обґрунтованої методики визначення народногосподарських потреб у послугах транспорту, неправильною оцінкою ефективності капітальних вкладень у його розвиток, а також недооцінкою ефекту, що виявляється в інших галузях народного господарства за рахунок більш раціонального розвитку, зниження витрат і підвищення якості продукції.

Недооцінка ролі транспорту виразилася в тому, що його розвиток протягом тривалого часу стримувався проведеною на державному рівні інвестиційною політикою.

Починаючи з 1940 року і дотепер, частка залізничного транспорту в загальному обсязі капітальних вкладень знизилася з 12,3 до 1,6%. Отож, темпи росту вантажообігу істотно випереджали темпи будівництва і модернізації залізниць. Це призвело до зниження ефективності транспортного виробництва. Рівень ефективності транспортного виробництва в умовах ринкової економіки визначається:

1) стабільністю попиту на перевезення й інші послуги; ступенем задоволення цього попиту, рівнем цін на перевезення й інші послуги;

2) рівнем розвитку продуктивних сил транспортної системи (тобто наявністю і якістю техніки, технології, систем керування, наявністю і кваліфікацією кадрів) у кожен момент часу, який оптимально співвідноситься з величиною попиту на перевезення;

3) пристосованістю продуктивних сил транспортних підсистем і можливістю диверсифікованості виробництва, особливо під час спаду перевезень;

4) конкурентоспроможністю транспортних під систем у боротьбі за залучення

вантажів і пасажирів,; підвищенням ефективності функціонування за рахунок науково обґрунтованого керування розмірами перевезень і витратами на перевезення;

5) іншими внутрішньогалузевими факторами, особливо якістю формування і використання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів (рис. 2).

Особливо важливим фактором підвищення ефективності виробництва є інтенсифікація транспорту.

Сутність інтенсифікації транспорту полягає в оптимально напруженому (за потужністю і часом) і національному використанні транспортних ресурсів на всіх стадіях транспортування для своєчасного і якісного задоволення потреб країни в перевезеннях.

У дослідженнях обґрунтовується актуальність інтенсифікації перевізного процесу й в умовах спаду перевезень. Правомірність такої позиції підтверджується досвідом залізниць України з водіння великовагових поїздів під час спадання перевезень. Про це свідчить і досвід роботи залізниць США, де нестабільно вантажо-

обігу і вантажонапруженості в 5,4 разу нижче, ніж на залізницях України, застосовується вага потяга майже в 1,5 разу більша ніж на українських залізницях.

Особливе значення інтенсифікації перевезень на залізничному транспорті пояснюється його високою фондомісткістю і роллю в задоволенні потреб населення і народного господарства в перевезеннях.

Під час вивчення можливостей інтенсифікації розглядають шляхи вдосконалення організації і технології перевезень, а також здатності господарського механізму стимулювати краще використання ресурсів, які є на залізничному транспорті України. Кількісна оцінка впливу інтенсифікації залізничного транспорту на прискорення соціально-економічного розвитку народного господарства здійснюється залежно від тривалості обігу коштів суспільно-господарського комплексу від тривалості доставки вантажів та пасажирів.

Відомо, що тривалість доставки, будучи істотною частиною часу обороту, визначається відстанню перевезення і швидкістю доставки. Швидкість доставки – це один із



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

найважливіших показників інтенсивності використання транспортних ресурсів у часі.

Використання категорії «продуктивна сила систем» (далі – ПСС) є правомірним як на мікро-, так і на макрорівні.

Так, спрощується збалансування систем і підсистем по вертикалі, порівняння продуктивних сил транспортних (і не тільки транспортних) підсистем, залучених у єдину технологію товароруку, формування господарського механізму, в основі якого лежить інтерес до поліпшення, зокрема до підвищення ефективності використання ресурсів.

Продуктивна сила систем як економічна категорія надзвичайно сприйнятлива до ринків праці, капіталу, товару. Практичне застосування категорії ПСС дозволяє 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 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 роботи.

Для зниження вартості перевезень масових вантажів необхідно не розпоршувати потік рівнобіжними лініями, а за принципом великомасштабного виробництва провести максимальну його концентрацію на найважливіших лініях, підсилюючи цю концентрацію 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 дозволять спеціалізувати рух



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

потягів, пропускати за умов необхідності тільки маршрутні потяги підвищених вагових параметрів. Це допоможе знизити собівартість перевезень, особливо масових вантажів, у 2,5–3 рази і підвищити швидкість до 600–800 км/добу, що призведе до економічного зближення районів (рис. 3). Слід мати на увазі, що зазначена проблема давня і не досить однозначна.

У таких країнах із великою територією, як Китай, США й ін., варіанту розвитку мережі шляхом створення «кістяка» багатокільонних ліній майже завжди протистоїть варіант розвитку шляхом будівництва одноколейних піонерних ліній. Перевагам надмагістралей (дешевизні перевезень, високій швидкості доставки, інтенсифікації залізничних транспортних процесів узагалі) піонерні одноколейки протиставляють можливість залучення до економічного обороту нових природних ресурсів неосвоєних територій. Не зовсім випадковим є те, що в названих країнах питома вага двоколейних (і більше) магістралей становить від 13% у США, а у країнах Західної Європи частка таких ліній становить від 1/3 до 2/3 експлуатаційної довжини залізничної мережі.

Висновки і пропозиції. Подальші дослідження щодо підвищення ефективності національного залізничного транспорту мають безпосередньо базуватись на методичних засадах державного управління галузі. Для оптимального вирішення питання розвитку і роботи залізничного транспорту необхідно вивчати транспортний процес від пункту зародження до пункту його призначення чи споживання. Тут особливу роль мають маркетингові

дослідження районів тягіння, що дозволяє прогнозувати обсяги і напрями вантажопотоків та пасажиропотоків.

Під час вибору критерію для обґрунтування етапів розвитку мережі залізниць треба враховувати нормативи якості транспортної продукції (безпека, швидкість доставки, регулярність, схоронність та ін.). Такий підхід дозволить розробити єдиний комплексний технологічний процес, у якому буде ув'язана робота пункту зародження, робота технічних станцій і ділянок колій проходження, а також робота пункту призначення.

Список використаної літератури:

1. Мартиненко В.М., Конотопцева Ю.В., Щегорцова В.М. Кадрова політика і державна служба: навч. посібник; за заг. ред. д. держ. упр., проф. В.М. Мартиненко. Харків: Видавництво Хар РІ НАДУ «магістр», 2013. 208 с.
2. Керівник в системі державного управління [текст] : Навчальний посібник / Під. Ред.. Коротич О.Б., Радченко О.В., Боковикова Ю.В. та ін. Харків: Вид-во «ДокНаукаДержУпр», 2014. 252 с.
3. Корженко В.В., Мельтюхова Н.М., Одінцева Г.С. Тенденція та перспектива Європейської інтеграції України: державно-управлінські виміри / [монографія] / Заг.ред. В.В. Корженко, Н.М. Мельтюхової. Харків: Вид-во Хар РІ НАДУ «Магістр», 2007. 268 с.
4. Державне регулювання інноваційного розвитку економіки України: стратегічні пріоритети: Монографія / [М.А. Латинін, С.В. Майстро, В.Ю. Бабаєв та ін.] за заг. ред. д. держ. упр., проф. М.А. Латиніна. Харків: Вид-во ХарРІ НАДУ «Магістр», 2014. С. 140–157.

Позднякова Л. А., Дейнека А. Г., Гавриленко С. А., Кузьменко В. Н. Теоретико-методологические основы государственного управления рынком услуг пассажирских перевозок

Статья посвящена решению актуальной проблемы теоретических основ государственного управления рынком услуг пассажирских перевозок и обоснование железнодорожного транспорта как составляющей экономики и управления национальным хозяйством Украины с целью повышения качества услуг и эффективности его работы. Для этого разработана модель государственного регулирования повышения эффективности функционирования пассажирских перевозок. Определена сущность, целесообразность, необходимость проведения реструктуризации предприятий пассажирского хозяйства железнодорожного транспорта Украины. Представлены необходимые условия направлены 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: качественные услуги, регулирование, производительная сила, система, транспортные процессы.

Pozdniakova L., Deineka O., Havrylenko S., Kuzmenko V. Theoretical and methodological foundations of the state management of passenger services market

The article is devoted to solving the actual problem of theoretical foundations of state management of the market of passenger transportation services and substantiation of railway transport as a component 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. For this purpose, a model of state regulation of improving the efficiency of passenger transport 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.

Key words: *quality services, regulation, productive power, system, transport processes.*