

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

КОТИК ВАЛЕНТИНА ОЛЕКСІЇВНА

УДК: 338.246.025.2..656.072

**ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ
ФУНКЦІОНУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

08.00.03 – економіка та управління національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня

кандидата економічних наук

Харків – 2008

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту, м.Харків, Міністерство транспорту і зв'язку України.

Науковий керівник - доктор економічних наук, професор
Дейнека Олександр Георгійович,
Українська державна академія залізничного транспорту,
завідувач кафедри “Менеджмент на транспорті”

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Українська Лариса Олегівна,
Харківський національний економічний університет
Міністерства освіти і науки України, професор кафедри
“Економічна теорія”;

кандидат економічних наук, доцент

Єфіменко Тетяна Іванівна,
Українська державна академія залізничного транспорту
Міністерства транспорту і зв'язку України, доцент
кафедри “Облік та аудит”.

Захист відбудеться “4” квітня 2008 року о 15 год.00 хвил. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 064.051.05 в Харківському національному університеті ім. В.Н.Каразіна за адресою: 61077, м. Харків, Мירוносицька, 1, ауд. 2.12.

З дисертацією можна ознайомитися в Центральній науковій бібліотеці Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна за адресою: 61077, м. Харків, пл. Свободи, 4.

Автореферат розісланий “29” лютого 2008 року.

Вчений секретар спеціалізованої вченої ради

В.П. Третьак

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. 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, у якому соціальні потреби населення мають бути пріоритетними. Ці потреби впливають на побудову і розвиток економічної системи державного регулювання функціонування пасажирських перевезень.

Значний вклад у розроблення теорії державного регулювання зробили такі вчені-економісти, як Дж. М. Кейнс, К. Макконел, А. Маршал, Л. Ерхард, Дж. Стігнець, А. Оукен, А. Ханцен, М. Фрідмен та ін.

Питанням розроблення методології державного регулювання економічних процесів в умовах ринкової економіки присвячено роботи таких вчених-економістів, як Л.І. Абалкін, В.П. Бабиць, Н.В. Гейц, 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 такі 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 різний термін часу займалися такі вчені-економісти, як І.В. Белов, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков, М.Є. Мандриков, Н.В. Терьошина, Н.Г. Смехова, М.М. Толкачева, Р.М. Царьов, О.М. Аксьонов, О.Г. Дейнека, В.Л. Дикань, Ю.Ф. Кулаєв, Л.О. Позднякова, Ю.С. Бараш, Т.І. Єфіменко, Т.О. Мукмінова та ін.

Проте роботи зазначених та інших вчених не охоплюють усієї проблематики та глибини складних з економічної точки зору та суперечливих процесів, що виступають соціальними наслідками ринкової трансформації вітчизняної економіки.

Разом з тим світовий досвід показує, що соціальна ефективність ринкових перетворень неможлива без створення ефективної системи державного регулювання сталого функціонування пасажирських перевезень. Ці обставини саме і передбачають необхідність розроблення нових механізмів державного регулювання та управління з використанням механізмів стратегічного планування і прогнозування структури пасажирського господарства залізничного транспорту України. Зазначене обумовило вирішення основних задач 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 основної складової соціальної

інфраструктури державними (бюджетними) та недержавними коштами. При цьому соціальні протиріччя у сфері інвестування державою та іншими джерелами потребують невідкладних наукових досліджень, доцільність яких обумовлюється необхідністю прийняття економічних рішень щодо реалізації Державної Концепції реформування залізничного транспорту України.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами

Дисертацію виконано відповідно до плану науково-дослідних робіт на кафедрах “Економіка залізничного транспорту”, “Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності”, “Менеджмент на транспорті” за темами: №34/3-04Б, УДК:338.47.009.12, “Підвищення конкурентноздатності залізниць” (номер державної реєстрації 0401U003230); № 37/3-07, УДК:656.2.001.73, “Економічне обґрунтування шляхів реформування телекомунікаційної галузі залізничного транспорту відповідно Концепції державної програми реформування залізничного транспорту України” (номер державної реєстрації 0107U009676); № 37/1-06, УДК:330.123.6.656.254, “Розроблення економічної моделі управління якістю послуг системи зв'язку на залізничному транспорті” (номер державної реєстрації 0106U009864); 34/3-06Б, УДК: 656.2.001.73, “Наукове обґрунтування доцільності проведення реструктуризації збиткових підприємств залізничного транспорту” (номер державної реєстрації 0106U004120). У зазначених НДР обґрунтовано доцільність державного регулювання щодо питань підвищення ефективності збиткових пасажирських перевезень. Отримані результати вирішені особисто автором.

Мета і завдання: дослідження полягає в обґрунтуванні теоретичних, методологічних та методичних підходів і концептуальних засад вдосконалення діючої системи планування, регулювання та управління стосовно збиткових пасажирських перевезень залізничного транспорту та поступового вирішення питань їх фінансування за рахунок механізмів державного втручання.

Мета дослідження обумовила розв'язання таких задач:

- виявлення економічної сутності діючої організації управління, планування та регулювання національним господарством, базовими галузями, природною монополією та пасажирськими перевезеннями як складової діяльності останніх;
- визначення ролі і місця державного управління економічними процесами, які відбуваються на залізничному транспорті в умовах ринкових відносин, як фактора стабілізації та подальшого розвитку економіки;
- виявлення об'єктивних тенденцій заміни економічних пріоритетів з метою вивчення економічної кон'юнктури галузі, що формується під впливом різноманітних факторів, як зовнішніх, так і внутрішніх;
- теоретичне обґрунтування сутності функцій пасажирського господарства та розроблення концептуальних основ його стратегічного розвитку;
- аналіз зарубіжних підходів щодо управління пасажирським комплексом в цілому і можливості започаткування його залізницями України зокрема;

- оцінення сучасних тенденцій і перспективи розвитку пасажирських перевезень залізничним транспортом у світі;
- проведення комплексного аналізу роботи пасажирського залізничного транспорту з метою виявлення об'єктивних причин зниження ефективності його роботи;
- дослідження шляхів підвищення ефективності пасажирської роботи залізничного транспорту і визначення шляхів її забезпечення в умовах реформування галузі;
- розроблення пропозицій щодо основних етапів розвитку швидкісних та високошвидкісних перевезень пасажирів із залученням досвіду зарубіжних країн;
- аналіз діючого фінансово-економічного механізму підтримки і підвищення ефективності функціонування пасажирського господарства з метою удосконалення;
- наукове обґрунтування впровадження швидкісного руху та розроблення пропозицій з удосконалення механізму його управління і вирішення комплексу соціально-економічних питань;
- обґрунтування програми поетапного реформування пасажирського господарства.

Об'єктом дослідження є соціально-економічні процеси, які відбуваються у сфері пасажирських перевезень природної монополії залізничного транспорту в умовах економічної трансформації.

Предметом дослідження є теоретико-методологічні і методичні основи економіки та управління пасажирських перевезень залізничного транспорту з метою забезпечення стабільного макроекономічного зростання національного господарства.

Методологічною основою є економічна теорія і наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених-економістів за темою дослідження. У процесі дослідження застосовано методи моделювання, порівняльного економічного аналізу, експертних оцінок, супровідних змін, формалізації, системного підходу, багатофакторного прогнозування, емпіричного дослідження, логічного моделювання, програмування, графічний метод та ін.

Інформаційну базу дослідження склали: Конституція України й інші закони, статистична база даних Міністерства транспорту і зв'язку України, Міністерства промислової політики і з питань Європейської інтеграції України, Держкомстату України, Державної комісії з паливно-енергетичного комплексу і транспорту України, Укрзалізниці та залізниць України, наукові публікації українських і зарубіжних авторів, монографічні дослідження фахівців галузі.

Наукова новизна дисертаційної роботи полягає в наступному.

1. На основі здійснених автором наукових досліджень отримані результати, які можна кваліфікувати як такі, що вперше отримані:

- розроблені теоретичні основи концепції прийняття рішень на макрорівні про напрямок і рівень економічного розвитку пасажирських перевезень залізничного транспорту, сутність якого полягає в необхідності наукового обґрунтування;

- обґрунтовано концептуальні основи формування і розвитку реформування у пасажирському комплексі та забезпечення виведення галузі із збитковості до прибутковості і стабільного функціонування на ринку транспортних послуг;

- запропоновано підходи зі стимулювання інвестиційних процесів у національне господарство залізничних перевезень, що базуються на проведенні планування обсягу інвестицій державними регулювальними структурами;

- розроблено і запропоновано понятійний апарат: “динаміко-хронологічна модель”, що складає передумови формування моделі інтеграції транспортної галузі до ЄС.

2. Отримано такі результати, які можна класифікувати як удосконалені:

- методика оцінення доцільності впровадження швидкісного та високошвидкісного руху в транспортній галузі та механізм управління галуззю, яка є носієм соціально значущих перевезень;

- економічна природа протиріччя між збитковістю пасажирських перевезень галузі і зростаючими потребами у швидкісному і високошвидкісному русі.

3. Отримано результати, які можна кваліфікувати як такі, що **одержали подальший розвиток:**

- концепція формування основних напрямків розвитку залізничної транспортної галузі України з використанням обґрунтованих автором систем моделей і зарубіжних підходів до реформування сфери пасажирських перевезень;

- методика мікроекономічних підходів до функціонування якісно нових підприємств та операторів перевезень, яка дає можливість враховувати конкретні об'єктивні умови виробничої діяльності окремих ланок транспортного комплексу (залізниць, дирекцій, структурних підприємств, об'єктів інфраструктури);

- методика прогнозування пасажирських перевезень швидкісними та високошвидкісними потягами на основі діючих та запропонованих підходів під кутом зору внутрішніх і світових тенденцій розвитку залізничного пасажирського транспорту.

Практичне значення отриманих результатів полягає в розробленні пропозицій щодо удосконалення організації економіки та управління галуззю пасажирських перевезень, її соціально-економічного розвитку. Рекомендації щодо зваженого підходу до формування тарифної політики у сфері швидкісних пасажирських перевезень залізничним транспортом мають сприяти підвищенню ефективності галузі. Основні наукові положення і висновки дисертації запропоновано для розроблення концепції реформування галузі та розвитку швидкісних та високошвидкісних пасажирських перевезень галузі з метою прийняття рішення щодо формування стратегії збалансованого розвитку національного господарства України.

До результатів, які мають практичне значення, належать пропозиції, які стосуються:

- формування моделей гнучких планів і прогнозів економічного і соціального розвитку пасажирських перевезень галузі, що відповідають умовам її економічної стабільності і збалансованості;

- визначення напрямків і рівня економічного розвитку національного господарства транспортної галузі за допомогою системних показників;

- визначення та прогнозування можливостей стратегічного прориву в економічному та соціальному розвитку швидкісних та високошвидкісних пасажирських перевезень національного господарства залізничного транспорту України, що є важливим напрямком планування. Зазначене має місце в практичній діяльності при викладанні курсів з економіки залізничного транспорту, планування діяльності підприємств залізничного транспорту.

Особистий внесок здобувача. Сформульовані в роботі наукові результати, висновки, рекомендації і пропозиції, а також поняття належать особисто автору і є її науковими розробленнями.

Дисертація є одноосібно виконаною науковою працею, у якій автором особисто розроблені наукові положення, методичні підходи і практичні рекомендації щодо науково-методичних основ механізму виведення пасажирських перевезень залізничного транспорту зі збиткової в розряд прибуткової сфери діяльності. У наукових роботах, які надруковані у співавторстві, особистий внесок автора зазначений у списку опублікованих робіт в авторефераті. В дисертації використано лише ті ідеї і положення, які є результатом самостійного дослідження здобувача.

Результати дослідження використовуються в навчальному процесі в курсах: “Економіка залізничного транспорту”, “Планування діяльності підприємств залізничного транспорту”, “Стратегічний менеджмент”, “Менеджмент організацій” тощо.

Апробація результатів дисертації. Результати проведених наукових досліджень та основні положення дисертації доповідалися і обговорювалися на міжнародних, всеукраїнських, наукових, науково-практичних і науково-технічних конференціях і семінарах у 2004-2007 роках, основні з них: “Проблеми економіки транспорту” (Дніпропетровськ, ДІТ, 2005); “Михаил Туган-Барановский и современная экономическая наука” (Харьков, 2005); “Збірник матеріалів 68-ї міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств” (Харків, 2006); “Збірник матеріалів 69-ї міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств” (Харків, 2007); “Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України” (Коктебель, 2007); “Проблеми и перспективы развития железнодорожного транспорта” (Дніпропетровськ, ДІТ, 2007); “Формування інноваційних систем менеджменту організацій в умовах динамічної глобалізації”, “Програма наукового семінару, присвяченого 90-річчю створення Національної академії наук України” (Львів, Львівська політехніка, 2007).

Публікації результатів дослідження. Основні ідеї і результати досліджень представлені в 17 опублікованих роботах, у тому числі у 10 наукових

виданнях, з них 9 наукових фахових виданнях обсягом 4,7 друк. арк. Загальний обсяг публікацій – 5,6 друк. арк., належить автору 3,13 друк. арк.

Структура й обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, чотирьох розділів, висновків, зі списку використаних джерел, додатків. Загальний обсяг дисертації – 205 сторінок друкованого тексту, у тому числі 12 таблиць, 14 формул, 56 рисунки, списку використаних джерел літератури 181 і 4 додатки на 46 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертації, сформульовано головну мету та завдання, визначено об'єкт, предмет, теоретичні та методологічні основи дослідження, відображено його наукову новизну і практичне значення, наведено інформацію про публікацію і впровадження результатів дослідження.

У першому розділі – **“Теоретико-методологічні основи державного регулювання ринку послуг пасажирських перевезень”** узагальнено теоретичні підходи щодо визначення сутності та класифікації факторів підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень залізничного транспорту України і досліджено сучасні тенденції і закономірності функціонування пасажирських перевезень; визначено сутність терміну “ефективність функціонування швидкісного пасажирського руху” та чинники, які впливають на підвищення її на залізницях світу; систематизовано методичні підходи щодо факторів підвищення ефективності транспортного виробництва.

Визначено об'єктивні передумови державного регулювання ринку пасажирських залізничних перевезень. В процесі розроблення теоретичних підходів до проблем впровадження швидкісного та високошвидкісного залізничного руху запропоновано нове бачення концептуальних підходів до удосконалення пасажирського транспорту залізниць.

Проаналізовано методологічні підходи до оцінення передумов та розвитку швидкісного та високошвидкісного залізничного руху у світі, обґрунтовано доцільність організації управління та регулювання процесом впровадження саме швидкісного та високошвидкісного залізничного руху на залізницях України, визначено, що досвід проектування та експлуатації високошвидкісних мереж у Європі є цінним джерелом для започаткування в залізничній галузі України (рис. 1, рис. 2).

Проаналізовано діяльність залізничного транспорту в умовах ринкових відносин та визначено очікувані шляхи розвитку залізничного пасажирського транспорту у світі. Науковий пошук та аналіз стали результатом розроблення хронологічних моделей впровадження високошвидкісного залізничного руху у зарубіжних країнах та на залізницях Європи, Скандинавських країн та країн СНД. Запропоновано також хронологію міжнародних проектів, що є елементом наукової новизни дисертації.

Хронологія високошвидкісного пасажирського руху на залізницях Європи





У другому розділі “**Дослідження функціонування залізничного транспорту**” зроблено комплексний аналіз функціонування залізничного транспорту, виявлені та класифіковані проблеми залізничного транспорту, які потребують вирішення. Виконаний аналіз дозволив встановити, що на залізницях України має місце високий ступінь зносу основних засобів галузі, що спричиняє підвищення витрат на їх поточне утримання, ремонт та обумовлює загрозу втрати технологічної стійкості. За останні роки знос основних виробничих фондів зріс з 38 до 78%, а активної частини – до 84,4%. Основними перешкодами подолання цієї проблеми є заниження більш ніж у 4 рази від ринкової вартості основних виробничих фондів (ОВФ). Це призводить до відповідного скорочення амортизаційних відрахувань. Порушений принцип простого відтворення ОВФ та наявне необґрунтоване підвищення прибутків та нарахувань податків. Недостатня фінансова прозорість господарської діяльності і, як наслідок, незадовільна інвестиційна привабливість галузі обмежують можливості залучення іноземних та вітчизняних інвестицій у необхідних розмірах. Саме це пояснює збитковість пасажирських перевезень, яка за останні 10 років збільшилась у 3,5 рази і досягла у 2006 році 3,3 млрд грн. Негативним явищем є те, що витрати на пасажирські перевезення на 50-60% покриваються за рахунок вантажних перевезень. Це є наслідком необґрунтованих низьких пасажирських тарифів, а також пільг на проїзд, які встановлені для 25 категорій громадян. Через відсутність механізму компенсації цих збитків рівень їх відшкодування у 2006 році склав лише 2,8% від їх загального обсягу.

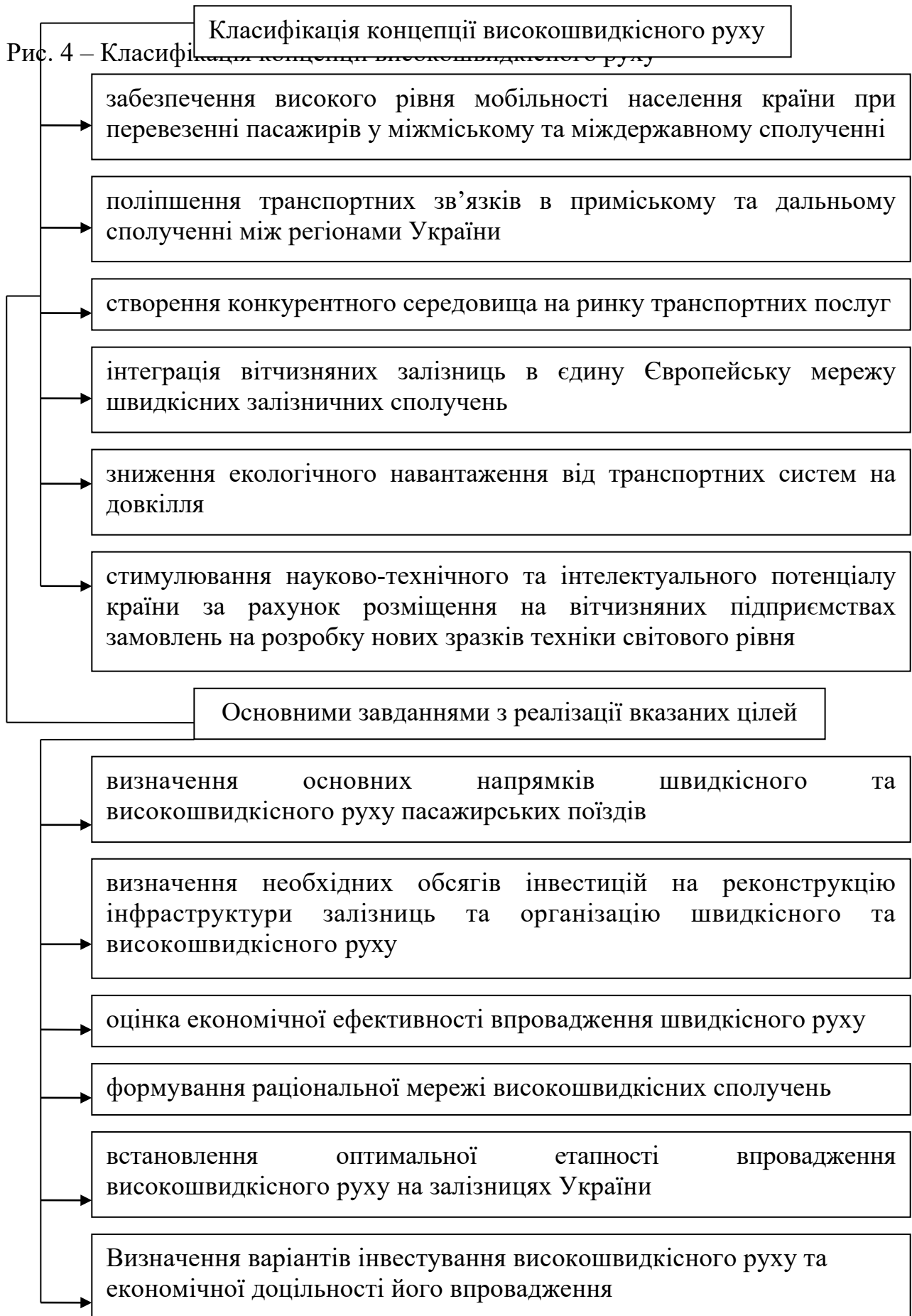
Аналіз засвідчив, що пасажирооборот на залізницях України щорічно збільшується приблизно на 5%, а інвентарний парк пасажирських вагонів старіє на 350-400 вагонів. Нині цей парк досяг критичної межі 5414 одиниць. Таким чином, оновлення ОВФ не відповідає сучасним вимогам.

Підраховано, що для закупівлі додатково 2200 вагонів потрібно близько 8800 млн грн. Національна економіка країни не має можливості виділити таку суму коштів, а залізниці не можуть накопичити відповідну суму за рахунок амортизації та прибутку. Тому запропоновано для вирішення цієї проблеми з метою ліквідації збитковості пасажирських перевезень, підвищення ефективності їх функціонування запровадити комплекс заходів, одним з яких є термінове впровадження швидкісного та високошвидкісного залізничного руху.

Оскільки цей проект потребує багато коштів, то необхідно розробити пропозиції та зробити науково-економічне обґрунтування його впровадження.

Невирішення цих проблем в умовах існуючих економічних підходів обумовлює необхідність реформування залізничного транспорту. Зазначені проблеми обумовили необхідність розроблення пропозицій щодо підвищення ефективності роботи пасажирських перевезень залізничного транспорту.

У третьому розділі “**Державне регулювання підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень залізничного транспорту**” розроблено та запропоновано модель економіки та управління національним господарством пасажирських перевезень залізничного транспорту з метою підвищення ефективності його функціонування. Розроблено класифікацію концепції високошвидкісного руху (Рис. 4). Розроблена стратегія управління



пасажи́рським господарством, яка є передумовою проведення реформування та реструктуризації залізничного транспорту. Зазначена стратегія передбачає розроблення сутності, доцільності, необхідності проведення комплексу пропозицій. Пропонується стратегія необхідних умов реалізації програми реструктуризації залізничного транспорту, яка є науковою новизною. Уточнено поняття “реструктуризація підприємства”, яке пояснює сутність процесу і має бути покладено в основу практичної реалізації. Класифіковано ознаки реструктуризації підприємств пасажирського господарства залізничного транспорту. Доведено, що реструктуризація ґрунтується на системному аналізі і техніко-економічному обґрунтуванні і, як наслідок, при такому підході створюється якісно нова структура управління, яка має відповідати принципам ринкової економіки.

Розроблено стратегію характеристики технологічної реструктуризації підприємств пасажирського господарства залізничного транспорту. Обґрунтовано проведення технічного переоснащення пасажирських вагонних депо на 2008-2009 рр., кошти розраховано для подальшого створення єдиного підприємства з ремонту пасажирських вагонів, будівництва та капітального ремонту будівель і споруд, придбання обладнання. Пропонується структурна схема створення ДП “Укрзалізничпассервіс”, яке має об’єднати у своєму складі структурні підрозділи пральні комплекси, контори з обслуговування пасажирів.

Створюються “Укрпасперевезення” з суброзрахунком. Фінансування має проводитися з використанням перехресного субсидювання (2009 рік). Шість пасажирських господарств залізниць підпорядковуються зазначеному підприємству. Створюється “Укрремпасвагон”, “Укрзалізничпассервіс”, “Вокзалсервіс”. Загальний штат працівників пасажирських господарств орієнтовано має скласти 60800 чол. замість пропонованого Укрзалізницею - 63000 чол. З метою підвищення ефективності пасажирських перевезень.

Основна мета проведення реформування полягає у підготовці підґрунтя для впровадження швидкісного та високошвидкісного залізничного руху, наукове обґрунтування якого пропонується у наступному розділі.

У розділі четвертому **“Розроблення механізму проведення реформування пасажирських перевезень”** розроблено методику оцінення впровадження високошвидкісного руху в економіку та управління національним господарством України, яка класифікована як елемент удосконалення.

Якщо ми маємо за бажане “охопити” високошвидкісним рухом N міст, то перелік ребер E буде відповідати тій чи іншій мережі ліній залізниць.

Витрати на будівництво мережі можна обчислити за формулою

$$Z[E] = \sum_{e \in E} C[e] \quad (1)$$

а час перебування пасажирів у дорозі подати у вигляді

$$T[E] = \sum_{i=1}^N \sum_{j=1}^N \frac{P_{ij} R_{ij} [E]}{\Delta_{ij}}, \quad (2)$$

де $C[e]$ - витрати на будівництво лінії, яка відповідає ребру графа e ;

$R_{ij}[E]$ - найкоротша відстань між містами i та j на мережі, яка відповідає набору ребер E ;

P_{ij} - пасажиропотік між містами i та j ;

Δ_{ij} - маршрутна швидкість між містами i та j .

Бажання зробити якомога меншими витрати засобів і часу приводить до задачі, яка являє собою задачу векторної оптимізації, обмежену тим, що функції $Z(E)$ та $T(E)$ являють собою функції множин $E \subseteq \bar{E}$, де \bar{E} - набір ребер, який відповідає повному графу.

$$\begin{cases} Z[E] \\ T[E] \end{cases} \min \quad (3)$$

Визначено, що будемо розуміти під розв'язанням задачі (1).

Визначення 1. Мережу E^* будемо називати ефективною, якщо будь-яка її варіація приводить до зменшення Z або T .

Визначення 2. Під вирішенням задачі (1) будемо розуміти множину Δ , елементами якої є ефективні мережі E^* .

На підставі розробленої методики побудовано 6 моделей впровадження високошвидкісного руху. Отримано оптимальний варіант мережі, яка має мінімальну відстань і охоплює міста, які мають населеність більш мільйона. На підставі оптимальної моделі розраховано необхідний інвестиційний пакет, який включає в себе будівництво верхньої будови колії і необхідний рухомий склад. Зі всіх можливих варіантів обрано ті, які необхідні для більш детального розгляду. Кінцевий вибір мережі визначається сформульованою метою – враховано ситуацію на ринку транспортних послуг і можливе транспортне забезпечення.

Проведені розрахунки підкреслюють економічну доцільність впровадження високошвидкісного руху. Крім цього, розраховано інвестиційний пакет відповідно до розроблених моделей. Відповідно до розрахованих моделей зроблено обґрунтування потрібного парку рухомого складу, а також розраховано кількість відправлених пасажирів, час знаходження потягу у дорозі, кількість оборотів за добу і, як наслідок, виконано розрахунки потрібної кількості поїздів.

Розраховано загальний обсяг інвестицій (табл. 1) та прогноз доходів від перевезення пасажирів високошвидкісним рухом за моделями. Визначено економічну ефективність від впровадження високошвидкісного руху.

Таким чином, у роботі виконано дослідження та запропоновані пропозиції, які мають забезпечити підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень в умовах реформування галузі.

Таблиця 1 – Розрахунок інвестицій за моделями в будівництво високошвидкісної мережі

п/п	Напрямок	Довжина, км	Інвестиції, млн. євро		Інвестиції за моделями з відповідним коефіцієнтом, млн грн. без ПДВ		
			За даними SYSTR A	За роз-рах ун-ков ими даними	1,0	0,8	0,6
1	Київ-Полтава	31	1533,7	2607,3	14167,1	11334,1	8500,
2	Полтава-Харків	13	667,2	1134,2	6163,0	4930,9	3697,
3	Полтава-Дніпропетровськ	13	656,2	1115,5	6061,5	4849,6	3636,
4	Дніпропетровськ-Донецьк	22	1093,2	1858,4	10098,2	8078,9	6058,
5	Донецьк-Луганськ	14	683,8	1162,5	6316,4	5052,7	3790,
6	Донецьк-Маріуполь	12	578,6	983,6	5344,6	4275,8	3207,
7	Дніпропетровськ-Кривий Ріг	15	731,9	1244,2	6760,7	5408,4	4056,
8	Кривий Ріг-Миколаїв	15	721,3	1226,2	6662,8	5329,8	3997,
9	Дніпропетровськ-Запоріжжя	80	415,2	705,8	3835,4	3068,7	2301,
10	Запоріжжя-Мелітополь	11	537,9	914,4	4968,8	3974,8	2980,
11	Мелітополь-Сімферополь	24	1143,4	1943,8	10561,8	8449,3	6336,
12	Київ-Біла Церква	65	327,3	556,4	3023,3	2418,3	1814,
13	Біла Церква-Миколаїв	34	1648,1	2801,8	15223,8	12179,3	9134,
14	Миколаїв-Одеса	12	605,6	1029,5	5594,0	4475,4	3356,
15	Миколаїв-Херсон	60	297,9	506,4	2751,8	2201,2	1650,
16	Херсон-Сімферополь	24	1176,7	2000,4	10869,5	8695,8	6521,
17	Біла Церква-Вінниця	13	667,1	1134,1	6162,2	4929,8	3697,
18	Вінниця-Хмельницький	11	564,4	959,5	5213,6	4170,6	3127,
19	Хмельницький-Тернопіль	10	511,4	869,4	4724,0	3778,9	2833,
20	Тернопіль-Львів	12	613,5	1042,9	5667,0	4533,6	3400,
	Разом	30	15174,4	25796,5	140169,	112135,	84099

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукової задачі розроблення основних напрямків доцільності функціонування високошвидкісних пасажирських перевезень залізничного транспорту та механізму управління їх діяльністю в умовах ринкової економіки та її реформування. Проведене дисертаційне дослідження дозволило отримати такі результати теоретичного і практичного характеру.

1. Узагальнено теоретичні підходи до проблеми підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень залізничного транспорту України, які ґрунтуються на підставі надання принципово нових якісних послуг.

2. Розроблено концепцію стратегії прийняття рішень на макрорівні про напрямок і рівень розвитку залізничних пасажирських перевезень на ближню та дальню перспективи.

3. Доведено, що в умовах ринкової економіки та інтеграції транспортної галузі до ЄС інноваційний розвиток галузі потребує корінної зміни.

4. Науково обґрунтовано доцільність проведення реформування галузі пасажирських перевезень залізничного транспорту.

5. Розроблено і запропоновано понятійний апарат “динаміко-хронологічна модель” щодо впровадження швидкісного та високошвидкісного руху з метою підвищення інвестиційної привабливості та отримання прибутковості пасажирських послуг залізниць.

6. Розроблено та запропоновано методика оцінення доцільності впровадження швидкісного та високошвидкісного руху.

7. Розроблено класифікацію макроекономічних показників щодо розвитку швидкісного та високошвидкісного пасажирського руху в контексті інноваційно-інвестиційної моделі національного господарства.

8. Обґрунтовано та розроблено стратегію проведення реформування у пасажирському секторі залізничного транспорту.

9. Результати дисертаційного дослідження засновані на методологічних підходах власних досліджень щодо визначення доцільності впровадження високошвидкісного руху з залученням вітчизняних та зарубіжних інвесторів до нового інноваційного проекту з метою отримання значного підвищення ефективності роботи національного господарства залізничного транспорту України.

10. Розроблено багатоваріантну модель, на підставі якої було розраховано ефективність та доведено вірогідність реалізації цих моделей.

11. Запропоновані у дисертації теоретично-методологічні основи та методичні підходи значно поширюють теорію економіки та управління національним господарством – пасажирськими перевезеннями залізничним транспортом України.

Обґрунтовано доцільність державного регулювання високошвидкісним рухом в Україні з позиції соціально-економічної значущості держави. Тому у дисертаційному дослідженні зроблено оцінення економічної ефективності впровадження високошвидкісного руху з урахуванням декількох можливих моделей.

Основна частка інвестиції має бути орієнтованою на будівництво високошвидкісної мережі. Другими за питомою вагою мають бути інвестиції в придбання рухомого складу. На третьому місці є інвестиції в будівництво та реконструкцію станцій. Найменшу частку мають скласти капітальні вкладення в будівництво депо та ремонтного заводу. При цьому питома вага інвестицій в лінії з ростом відправлення пасажирів та зниженням коефіцієнта інвестицій в лінії знижується, а частки інвестицій в придбання рухомого складу, відповідно, зростають.

12. Виявлена економічна природа протиріччя між збитковістю пасажирських перевезень галузі і зростаючими потребами у швидкісному і високошвидкісному русі.

13. Розроблено методику мікроекономічних підходів до функціонування якісно нових підприємств та операторів перевезень, яка дає можливість враховувати конкретні об'єктивні умови виробничої діяльності окремих ланок транспортного комплексу (залізниць, дирекцій, структурних підприємств, об'єктів інфраструктури);

14. Представлено методику прогнозування пасажирських перевезень швидкісними та високошвидкісними потягами на основі діючих та запропонованих підходів під кутом зору внутрішніх і світових тенденцій розвитку залізничного пасажирського транспорту.

ПЕРЕЛІК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у фахових наукових виданнях:

1. Дейнека А.Г., Котик В.А. Обоснование целесообразности проведения реструктуризации предприятий угольной отрасли Украины // Вісник економіки транспорту і промисловості (збірник науково-практичних статей). – Харків: УкрДАЗТ. – 2005. – Вип. № 12. – С. 217-228.

Особистий внесок: розглянуто ринкові підходи до реформування підприємств.

2. Котик В.А. Научный подход к оценке дополнительных источников инвестиций // Вісник економіки транспорту і промисловості (збірник науково-практичних статей). – Харків: УкрДАЗТ. – 2006. – Спец. вип. № 12. – С. 62-63.

3. Котик В.А., Реуцкая Л.П. Оценка инвестиционных проектов // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы международной научно-практической конференции. – К.: КУЭТТ, 2006. – С. 96-98.

Особистий внесок: апробація інвестиційної моделі на прикладі залізничного транспорту.

4. Котик В.А. Построение социально-экономической модели развития железнодорожного транспорта Украины // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків: УкрДАЗТ, 2006. – Вип. 14. – С. 40-42.

5. Позднякова Л.А., Котик В.А., Сонин М.В. Методологический подход к проблеме моделирования подготовки квалифицированных кадров в Украине // Вісник Харківського національного університету. – Харків: ХНГУ. – 2006. – Вип. № 754. – С. 221-231.

Особистий внесок: науково-обґрунтовано економічну доцільність інвестиційного проекту .

6. Дейнека А.Г., Котик В.А. Теоретические подходы построения модели распределения ресурсов в Украине // Вісник Харківського національного університету. – Харків: ХНГУ. – 2006. – Вип. № 754. – С. 231-235.

Особистий внесок: запропоновано модель щодо підготовки кваліфікованих кадрів в Україні.

7. Котик В.А. Совершенствование теоретических основ взаимосвязей потребностей и ресурсов // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы 2-й Международной научно-практической конференции. – К.: КУЭТТ, 2007. – Том 1. – С. 99-101.

8. Котик В.О., Позднякова Л.О. Стратегія діяльності транспортної системи регіону (теоретичний підхід) // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы 2-й Международной научно-практической конференции. – К.: КУЭТТ, 2007. – Том 2. – С. 75-77.

Особистий внесок: розроблено і запропоновано стратегію діяльності транспортної системи.

9. Котик В.А. Теоретические подходы к проблеме повышения эффективности транспортного производства // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків: УкрДАЗТ. – 2007. – Вип. № 19-20. – с. 54-59.

Інші видання:

10. Дейнека А.Г., Позднякова Л.А., Котик В.А. Управление топливно-энергетическим комплексом Украины // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – 2006. – Вип. № 4. – С. 101-105.

Особистий внесок: новітні підходи до проблеми теоретичного обґрунтування об'єктів приватизації.

Тези доповідей:

1. Позднякова Л.А., Котик В.А. Реструктуризация управления на железнодорожном транспорте Украины // Проблемы экономики транспорта: Тези доповідей IV-ї Міжнародної наукової конференції. – Д.: ДПТ, 2005. – С.111-112.

Особистий внесок: розглянуто методичні підходи до проблеми доцільності реструктуризації структури управління.

2. Котик В.О. Классификация факторов повышения эффективности работы железнодорожного транспорта // Научно-практическая конференция “Михаил Туган-Барановский и современная экономическая наука”. - 28 декабря 2005 г. – Харьков, 2005. – С. 4.

3. Котик В.О. Розроблення стратегії функціонування високошвидкісних пасажирських перевезень в Україні // Збірник матеріалів 68-ї міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. 26-27 квітня 2006. – Харків, 2006, – С. 19.

4. Котик В.О. Шляхи підвищення ефективності використання на залізницях України // Збірник матеріалів 69-ї міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. 17-19 квітня 2007 – Харків, 2007, – С. 87.

5. Котик В.О. Побудова моделі фундаментальних змін у транспортній системі України // Проблемы міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: Тези доповідей 3-ї науково-практичної міжнародної конференції // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Коктебель: 2007. – С. 114-115.

6. Котик В.А. Моделирование социально-экономических процессов при проведении реструктуризации железнодорожного транспорта Украины //

Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта: Тезисы докладов 67-й международной научно-практической конференции. – Д.: ДПТ, 2007. – С. 331-332.

7. Котик В.О. Доцільність впровадження інноваційного проекту щодо обґрунтування високошвидкісного пасажирського руху на залізницях України // Формування інноваційних систем менеджменту організацій в умовах динамічної глобалізації: Програма наукового семінару, присвяченого 90-річчю створення Національної академії наук України. – Львів: Львівська політехніка, 2007. – С. 7.

АНОТАЦІЯ

Котик В.А. “Державне регулювання підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень”. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за фахом 08.00.03 – економіка і управління національним господарством. – Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2007.

Дисертація присвячена вирішенню актуальної проблеми теоретичного обґрунтування ролі функціонування пасажирських перевезень залізничного транспорту як складовою економіки і управління національним господарством України з метою підвищення якості послуг, що надаються і ефективності його роботи.

Для цього розроблена модель державного регулювання підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень. Визначено сутність, доцільність, необхідність проведення реструктуризації підприємств пасажирського господарства залізничного транспорту України. Представлені необхідні умови спрямовані на реалізацію програми реструктуризації.

Реалізація запропонованої програми зумовила розробку механізму, який передбачає науково-економічне обґрунтування доцільності впровадження нових форм пасажирського швидкісного і високошвидкісного руху.

Виникла необхідність розроблення методики, за допомогою якої була виконана оцінка впровадження передбачуваних видів швидкісного і високошвидкісного руху. Основна мета економічного обґрунтування полягала в отриманні такого варіанту, який забезпечить прибутковість інноваційно-інвестиційного проекту.

Побудована багатоваріантна модель на її основі проведений розрахунок економічної доцільності впровадження найбільш ефективного пасажирського руху в Україні.

Виконаний розрахунок основних економічних показників. Досягнуто підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень залізничного транспорту України.

Ключові слова: пасажирські перевезення, швидкісний та високошвидкісний пасажирський рух, ефективність пасажирських перевезень, механізм підтримки збиткових видів діяльності, модель державного регулювання, реструктуризація і реформування залізничного транспорту, економічна доцільність.

АНОТАЦИЯ

Котик В.А. “Государственное регулирование повышения эффективности функционирования пассажирских перевозок”. – Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. – Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2007.

Диссертация посвящена решению актуальной проблемы теоретического обоснования роли функционирования пассажирских перевозок железнодорожного транспорта как составляющей экономики и управления национальным хозяйством Украины с целью повышения качества оказываемых услуг и эффективности его работы. Для этого автором выполнены собственные исследования, которые позволили добиться следующих результатов:

1. Выполнен обзор трудов отечественных и зарубежных ученых по исследуемой проблеме. Вскрыты преимущества и недостатки функционирования пассажирского железнодорожного транспорта в мире. Классифицированы факторы, препятствующие развитию скоростного и высокоскоростного движения. Разработаны хронологические модели развития высокоскоростного движения в мире.

2. Изучены основные перспективные направления развития мирового пассажирского движения железнодорожных перевозок.

3. Проанализирована работа железнодорожного транспорта Украины в области пассажирских перевозок. Установлено, что развитию железнодорожных пассажирских перевозок препятствуют такие факторы как: значительный износ основных производственных фондов (подвижного состава, верхнего строения пути, искусственных сооружений, часть инфраструктуры); низкая техническая и участковая скорости, низкая населенность на пассажирский вагон, качество оказываемых услуг; высокая себестоимость и убыточность перевозок, низкая конкурентоспособность.

Эти факторы явились предпосылкой для разработки теоретических основ и методологических положений, направленных на совершенствование работы пассажирских перевозок железнодорожного транспорта.

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.

Возникла необходимость разработки методики, с помощью которой была выполнена оценка внедрения предполагаемых видов скоростного и

высокоскоростного движения. Основная цель экономического обоснования состояла в получении такого варианта, который обеспечит прибыльность инновационно-инвестиционного проекта.

Построена многовариантная модель на ее основе произведен расчет экономической целесообразности внедрения наиболее эффективного пассажирского движения в Украине.

Выполнен расчет основных экономических показателей, доказывающий необходимость внедрения проекта в Украине и подтверждающий, что в диссертационном исследовании автор достигла искомой цели – повышение эффективности функционирования пассажирских перевозок железнодорожного транспорта Украины.

Ключевые слова: пассажирские перевозки, скоростное и высокоскоростное пассажирское движение, эффективность пассажирских перевозок, механизм поддержки убыточных видов деятельности, модель государственного регулирования, реструктуризация и реформирование железнодорожного транспорта, экономическая целесообразность.

ANNOTATION

Kotik V.A. State Regulation of Growth in Passenger Traffic Efficiency

Dissertation for the Candidate of Economic Studies Degree (Speciality 08.00.03 'Economics and State Economy Regulation) – Ukrainian State Academy of Railway Transport, Kharkiv, 2007.

The dissertation is devoted to solutions of current problems dealing with theoretical grounds for rail passenger traffic, being part of economics and state economy regulation of Ukraine, aimed at higher quality of service provided and its efficiency.

For this purpose it has been designed a state regulation model of management structure for rail passenger traffic. It has been determined the essence, importance and necessity of restructuring railway passenger enterprises of Ukraine. It has been presented necessary conditions for implementation of the restructuring programme.

The implementation of the programme proposed has stipulated the designing of mechanism providing scientific and economic grounds for efficient introducing of new forms of high speed passenger traffic.

It is necessary to work out principles for evaluating the introduction of predictable types of high speed traffic. The main goal of economic basis is getting a profitable model for the innovative investment project.

It has been created a multiversion model and on its base it has been calculated economic efficiency for introducing the most efficient passenger traffic in Ukraine.

It has been calculated main economic indexes and gained higher efficiency for rail passenger transportation in Ukraine.

The key words: passenger traffic, high speed traffic, rail traffic efficiency, supporting mechanism for unprofitable activity, state regulation model, restructuring and rail transport reforming, economic efficiency.

КОТИК ВАЛЕНТИНА ОЛЕКСІЇВНА

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ
ФУНКЦІОНУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск Широкова О.М.

Підписано до друку 2.11.2007. Формат паперу 60*84 1/16.

Папір для розмножувальних апаратів.

Друк офсетний. Умовн.-друк. арк. 0,9. Обл.-вид. арк. 1,25.

Замовлення № . Тираж 100. Безкоштовно.

Видання УкрДАЗТу. Свідоцтво ДК № 2874 від 12.06.2007 р.

61050, м. Харків - 50, пл. Фейербаха, 7

Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків - 50, пл. Фейербаха, 7