

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ЧАРКІНА ТЕТЯНА ЮРІЇВНА

УДК 658.5:656.224

**УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ
ЗАЛІЗНИЧНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
НА РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2013

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України

Науковий керівник – доктор економічних наук, професор
Дикань Володимир Леонідович,
Українська державна академія залізничного транспорту, завідувач кафедри економіки, організації і управління підприємством.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Аксьонов Іван Михайлович,
Національний транспортний університет,
професор кафедри менеджменту і туризму;

кандидат економічних наук
Гудков Олександр Михайлович,
Державна адміністрація залізничного транспорту України «Укрзалізниця», Перший заступник начальника Головного управління приміських пасажирських перевезень.

Захист відбудеться «29» березня 2013 р. о 15³⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розісланий «__» лютого 2013 року.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради

І. В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. У колишньому СРСР залізничний транспорт займав провідне місце в забезпеченні потреб населення в перевезеннях. Після здобуття Україною незалежності він поступово втрачає свої позиції, оскільки в країні починають розвиватися ринкові умови, до яких залізнична галузь не пристосувалася та своєчасно не провела реформування. Крім того, обсяги пасажирських перевезень суттєво знижуються, що пов'язано із зuboжінням населення, зокрема зниженням доходів громадян, міграцією окремих мешканців за кордон, зростанням смертності та зниженням народжуваності.

Відсутність державного фінансування, зниження ефективності роботи залізничного транспорту за рахунок втрати частини обсягів перевезень, необхідність утримання в належному стані всієї матеріально-технічної бази залізничного транспорту, збереження низького рівня тарифів на соціально спрямовані пасажирські перевезення призвели до зростання збитковості пасажирських перевезень як у дальньому (до 40–52 %), так і в приміському (до 89–90 %) сполученні.

Новий пасажирський рухомий склад закуповується тільки за кошти Укрзалізниці та в обсягах 7-10 % від загальної потреби. Для оновлення пасажирського вагонного парку було запропоновано виконувати капітально-відновлювальний ремонт, завдяки якому термін служби рухомого складу було подовжено до 41 року. У цих умовах катастрофічно наростає знос рухомого складу (до 90 %). Кількість поїздів та пасажирських вагонів у них поступово зменшується. За останні 20 років кількість пасажирських вагонів зменшилася з 10, 5 тис. до 7,3 тис. Швидкість руху на деяких ділянках знижується, через відсутність необхідних коштів на ремонт колії, локомотивів та вагонів на залізницях вводяться численні її обмеження, якість наданих послуг у поїздах не відповідає європейським нормам.

Усе це призвело до того, що залізничний транспорт на ринку пасажирських послуг поступово почав програвати автомобільному – у приміському та дальньому сполученні, а авіаційному – у дальньому сполученні, що значно вплинуло на загальну конкурентоспроможність залізничних пасажирських перевезень. Крім того, Уряд країни виділяє значні кошти на ремонт та будівництво автомобільної інфраструктури, а залізничному транспорту (як це передбачено Законом «Про залізничний транспорт») було надано фінансування тільки у 2011–2012 роках на реконструкцію частини інфраструктури до ЄВРО-2012.

Останнім часом Укрзалізниця впроваджує деякі заходи (у межах фінансових можливостей) з метою підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень за рахунок оновлення вокзалів, введення прискореного та швидкісного руху, закупівлі рухомого складу нового покоління вітчизняного та закордонного виробництва, підвищення комфортності поїздів та якості наданих послуг. Але цих заходів ще замало для відвоювання у автомобільного та авіаційного транспорту втраченої частини перевезень на ринку транспортних пасажирських послуг.

Для оптимального вирішення цієї проблеми необхідно розробити новий економічно обґрунтований підхід до раціонального управління конкурентоспроможністю пасажирських перевезень в умовах сучасного ринку.

Окремі завдання цієї проблеми в різні періоди вирішували радянські та українські вчені А. П. Абрамов, І. В. Белов, В. Г. Галабурда, В. М. Гурнак, М. Н. Біленький, О. В. Дмитренко, М. У. Дмитрієв, Ф. П. Кочнев, М. В. Правдін, Н. Г. Сміхова, В. Л. Дикань, Ю. Ф. Кулаєв, М. В. Макаренко, Є. М. Сич,

Ю. М. Цветов, А. М. Новикова, О. Г. Дейнека, Н. М. Колесникова, І. М. Аксьонов, А. А. Покотілов, О. М. Пшінько, Ю. С. Бараш, Ю. Є. Пащенко, В. В. Скалозуб, В. М. Самсонкін, Л. О. Позднякова, В. В. Чорний, М. В. Гненний, О. М. Гненний, В. П. Гудкова, О. М. Гудков, Є. І. Балака, О. М. Кривопішин, Л. М. Лобойко, В. І. Сіраков, О. В. Семенцова, К. В. Шерепа, О. М. Рудакова, Я. М. Панчишина, О. О. Коковіхіна, Т. В. Пономарьова та ін.

Актуальність цих напрямків, їх недостатнє теоретичне, методичне й практичне опрацювання визначили вибір теми дисертаційного дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертаційна робота виконана відповідно до положень таких програмних документів: Державної цільової програми реформування залізничного транспорту України на 2010–2019 роки, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390; Постанови Кабінету Міністрів України від 26.10.2011 № 1106 «Про внесення змін до Постанови Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 р. № 1390»; Транспортної стратегії України на період до 2020 року, затвердженої Кабінетом Міністрів України розпорядженням від 20 жовтня 2010 року № 2174; Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 року № 4442-IV; Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» від 23 лютого 2012 року № 4443-IV.

Основні положення дисертаційної роботи були використані в наукових роботах, які виконувала Галузева науково-дослідна лабораторія «Економіка та управління залізничним транспортом» Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за договорами з Укрзалізницею та Придніпровською залізницею: Звіт про науково-дослідну роботу «Розробка порядку визначення ефективності курсування пасажирських поїздів», реєстраційний номер 0111U007615 (2011 рік); Звіт про науково-дослідну роботу «Розробка програмного забезпечення для побудови тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні», реєстраційний номер 0112U003106 (2011–2012 роки); Звіт про науково-дослідну роботу «Розробка методики розрахунку тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом у приміському сполученні», реєстраційний номер 0111U007616 (2011 рік); Звіт про науково-дослідну роботу «Порядок визначення ефективності курсування приміських поїздів за окремими напрямками Придніпровської залізниці», реєстраційний номер 0111U007615 (2011–2012) роки.

Мета і завдання дослідження. *Метою дисертаційної роботи є розробка теоретико-методичного підходу щодо управління конкурентоспроможністю пасажирських перевезень в умовах сучасного ринку з урахуванням усіх можливих факторів, які впливають на ефективність їх функціонування на ринку транспортних послуг.*

Мета дослідження зумовила розв'язання *таких завдань*:

- розкрити сутність конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень, розробити теоретико-методичний підхід до оцінки конкуренції різних видів пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг і сформулювати відповідний узагальнюючий показник конкуренції;
- обґрунтувати методичні засади оцінювання витрат на боротьбу зі шкідливим впливом на суспільство та довкілля різних видів транспорту в Україні в контексті забезпечення конкурентних переваг;
- розвинути методичний підхід до визначення конкурентних переваг пасажирського залізничного транспорту;
- удосконалити класифікацію пасажирських поїздів за рахунок ознак, що враховують основні економічні фактори руху;
- розробити пропозиції щодо підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень в дальньому сполученні;
- запропонувати інструменти управління забезпеченням конкурентоспроможності приміських поїздів.

Об'єкт дослідження – процес забезпечення конкурентоспроможності пасажирських перевезень залізничним транспортом у дальньому та приміському сполученні.

Предмет дослідження – теоретичні та методичні підходи до управління конкурентоспроможністю пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг.

Методи дослідження. Теоретичну та методологічну основу дисертаційного дослідження становлять: діалектичний підхід до розгляду економічних явищ і суперечностей; системний аналіз проблем забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень; теоретичні положення економічної науки в галузі ефективності перевезень, ринкової трансформації економіки, управління національним господарством. Для вирішення поставлених завдань у дисертаційній роботі використовувалися системний підхід і такі методи досліджень:

- методи конкуренції – для побудови теоретико-методичного підходу до визначення конкурентоспроможності різних видів пасажирських перевезень;
- метод математичної статистики – для обробки статистичних даних роботи залізничного транспорту за звітний період;
- метод математичного аналізу, статистичного групування та порівняння – для визначення закономірностей роботи залізничного транспорту у звітному періоді;
- методи прийняття рішень та системний підхід – для вибору напрямку досліджень стосовно управління конкурентоспроможністю пасажирських пере-

везень на ринку транспортних послуг;

- методи спостереження, деталізації, групування та узагальнення – для оцінки витрат на боротьбу зі шкідливим впливом на суспільства та довкілля різних видів транспорту;

- методи економічного обґрунтування – для визначення впливу деяких факторів конкуренції на рентабельність пасажирських перевезень;

- метод «тяжіння» – для визначення кількості потенційних пасажирів між окремими містами та населеними пунктами полігону залізниці в умовах відсутності в Укрзалізниці реальних статистичних даних.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в теоретичному та методичному обґрунтуванні методів оцінки конкуренції між різними видами перевезень на ринку транспортних послуг та нових підходів до підвищення конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень в умовах сучасного ринку, а саме:

вперше:

- розроблено узагальнюючий показник оцінки конкуренції пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг, який ґрунтується на поєднанні коефіцієнтів, що характеризують: шкоду, яку певний вид транспорту завдає довкіллю та суспільству; обсяг інвестицій в утримання та розвиток транспортної інфраструктури; рівень соціальної спрямованості перевезень; частку ринку, яку займає кожний вид транспорту. Запропонований показник дозволяє об'єктивно порівняти конкурентоспроможність пасажирських перевезень різних видів транспорту.

удосконалено:

- методичні засади оцінювання витрат на боротьбу зі шкідливим впливом на суспільство і довкілля різних видів транспорту в контексті визначення конкурентних переваг, що, на відміну від існуючих, включають процедуру моніторингу показників збитків від забруднення в країнах Європейського Союзу та застосування методу аналогій і корегувань для адаптації оцінки до умов України. Це дозволило розрахувати загальні очікувані зовнішні екологічні витрати різних видів транспорту України.

- методичний підхід до визначення конкурентних переваг пасажирського залізничного транспорту за рахунок деталізації показника «термін швидкісної поїздки пасажирів», який запропоновано визначати окремо для груп пасажирів з різним достатком, що забезпечує більш достовірну оцінку конкурентоспроможності пасажирських послуг різних видів транспорту.

- класифікацію пасажирських поїздів в Україні, яка доповнена ознаками, що враховують основні економічні фактори руху: період курсування, територія обслуговування, максимальна відстань перевезень пасажирів, середня маршрутна швидкість, час поїздки та вид рухомого складу. Врахування вищенаведених ознак підвищує обґрунтованість управлінських рішень щодо забезпечення ефективності функціонування пасажирських поїздів та їх конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг;

набули подальшого розвитку:

- пропозиції щодо підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень у дальньому сполученні за рахунок використання рухомого складу одночасно для нічних та денних перевезень, що дозволяє скоротити термін обороту поїздів, суттєво підвищити їх рентабельність та зекономити дефіцитний рухомий склад швидкісних поїздів;

- інструмент управління забезпеченням конкурентоспроможності приміських поїздів, який, на відміну від існуючих, включає планування парку поїздів з урахуванням скорегованої звітної інформації за допомогою методу «тяжіння», що дозволить врахувати перевезення частки пасажирів на більшу відстань, ніж за придбаними квитками, застосувати зонну організацію руху поїздів, скоротити їх загальну кількість та мінімізувати збитковість приміських перевезень.

Практичне значення отриманих результатів полягає в їх використанні для управління конкурентоспроможністю пасажирських перевезень в Україні в умовах сучасного ринку, а саме:

- розроблено методику визначення узагальнюючого показника інтенсивності конкуренції, за допомогою якого можна порівняти між собою конкурентні види транспорту та прийняти необхідні рішення щодо підвищення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень;

- запропоновано принципи оцінки кожного фактора інтенсивності конкуренції, за допомогою яких можна розрахувати узагальнюючий показник інтенсивності конкуренції;

- розроблено методику підвищення конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень за рахунок кільцювання поїздів та підвищення швидкості обороту рухомого складу (акт впровадження від 12 листопада 2012 року виданий Головним пасажирським управлінням Укрзалізниці);

- розроблено методику щодо підвищення конкурентоспроможності приміських пасажирських перевезень на окремих полігонах залізниць (акт впровадження від 12 листопада 2012 року виданий Головним управлінням приміських пасажирських перевезень).

Окремі положення дисертаційної роботи були використані здобувачем в учбовому процесі при проведенні практичних занять з дисциплін «Менеджмент», «Управління конкурентоспроможністю» та в ході виконання дипломних робіт у Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (акт впровадження від 21 листопада 2012 року).

Особистий внесок здобувача. Сформульовані в роботі наукові результати, висновки, рекомендації і пропозиції, а також поняття належать особисто автору і є його науковими розробками. Дисертація є самостійно виконаною науковою працею, у якій автором особисто розроблені наукові положення, методичні підходи та практичні рекомендації щодо удосконалення управління залізничними пасажирськими перевезеннями. З наукових праць, що виконані у співавторстві, у дисертації використані тільки ті положення та ідеї, які є результатом власної роботи здобувача.

У наукових працях, які надруковані у співавторстві, особистий внесок автора наведено нижче.

Апробація результатів дисертації. Основні положення дисертаційної роботи доповідалися: на Шостій міжнародній науково-практичній конференції «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ-2011», м. Одеса, грудень 2011 року; Сьомій міжнародній науково-практичній конференції «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ-2012», м. Судак, жовтень 2012 року; X Міжнародній науковій конференції «Проблемы экономики транспорта», яка проходила в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна у 2012 році; Восьмій науково-практичній міжнародній конференції «Проблемы международных транспортных коридоров та единой транспортной системы Украины», яка проходила в Українській державній академії залізничного транспорту, м. Харків, 2012 рік; III Міжнародній науково-практичній конференції «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті», яка проходила 18-20 вересня 2012 року в м. Харків; VI Міжнародній науково-практичній конференції «Электрификация железнодорожного транспорта «Трансэлектро – 2012», яка проходила 25–28 вересня 2012 року в м. Дніпропетровськ.

Публікації. Результати дисертаційних досліджень опубліковані у 14 друкованих працях, у тому числі 7 статей у фахових збірниках наукових праць (у тому числі 3 у співавторстві), 1 стаття у інших збірниках наукових праць (у співавторстві) та 6 у тезах доповідей наукових конференцій (у тому числі 3 у співавторстві). Загальний обсяг наукових статей – 4,7 ум. друк. арк., з яких особисто автору належить 4,1 ум. друк. арк.

Структура й обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, чотирьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг роботи – 256 сторінок, обсяг основного тексту – 198 сторінок, у тому числі 53 таблиці, 31 рисунок. Крім того, вступ на 16 сторінках, висновки на 3 сторінках, список використаних джерел, який включає 227 найменувань, та 6 додатки на 28 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертаційного дослідження, подано зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, сформульовано мету та завдання, об'єкт, предмет, методи дослідження, розкрито наукову новизну, теоретичне та практичне значення отриманих результатів, особистий внесок здобувача, наведено дані щодо апробації результатів дисертації, публікацій та структури роботи.

У першому розділі «**Конкурентоспроможність залізничного транспорту як предмет дослідження**» розглянуто сутність конкуренції та її роль у ринковій економіці, принципи реформування залізничної галузі, висвітлено проблеми підвищення ефективності роботи залізничного транспорту в наукових працях, обґрунтовано необхідність виконання досліджень стосовно підвищення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень.

Класична політична економія розглядає конкуренцію як звичайне явище, яке пронизує всі галузі економіки й обмежується тільки суб'єктивними причинами. Для визначення сутності цієї категорії було розглянуто питання конкуренції в роботах Адама Сміта, Д. Рікардо, П. Хейне, М. Портера, А. Д. Юданова, Р. А. Фатхутдінова та ін. Для України питання пошуку шляхів підвищення ефективності роботи підприємств залізничної галузі та посилення їх конкурентоспроможності були й залишаються надзвичайно актуальними.

На наш погляд, до проблеми ефективного реформування та вибору оптимальної моделі управління залізничним транспортом слід підходити з урахуванням багатьох факторів, одним з яких є управління конкурентоспроможністю залізничної галузі. Для унаочнення цього процесу була запропонована модель п'яти сил конкуренції, які діють на ринку пасажирських транспортних послуг.

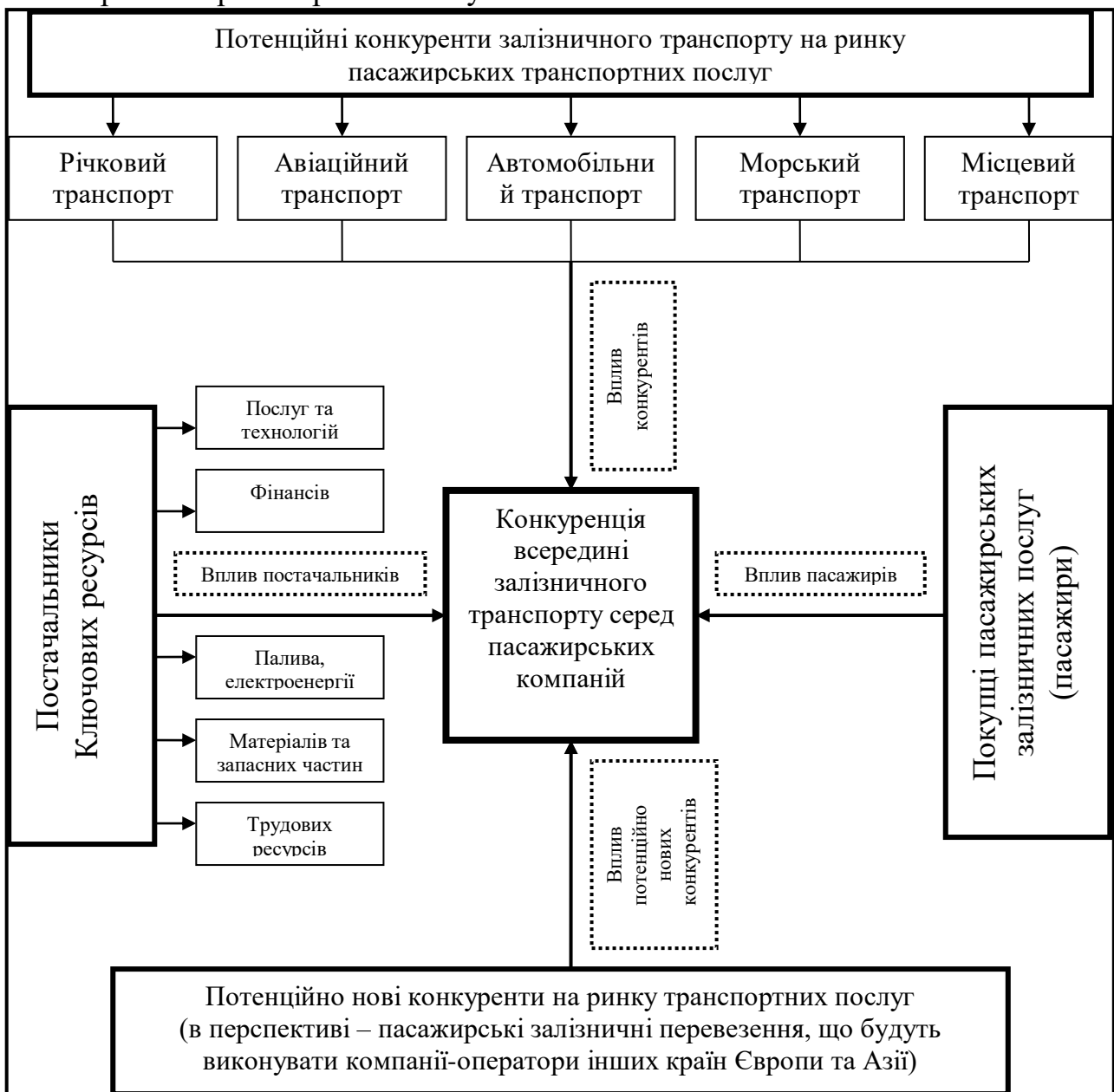


Рисунок 1 – Модель п'яти сил конкуренції, які діють на ринку пасажирських транспортних послуг

Така модель (рис. 1) є цінним концептуальним інструментом визначення основних впливів конкуренції і оцінки сили та слабкості кожного з них. Її використання дає можливість зрозуміти, як функціонує конкуренція на ринку транспортних пасажирських послуг.

У роботі було досліджено підходи щодо підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень у дальньому та приміському сполученні закордонних та українських вчених. Окремо вивчалось питання визначення шкоди, яку різні види транспорту завдають довкіллю та суспільству на основі моніторингу показників Євросоюзу для різних країн Європи.

Дослідження наукових праць та науково-дослідних робіт стосовно підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку транспортних послуг показало, що всі вони розглядали цю задачу тільки з позиції внутрішньогалузевих проблем. Поза увагою залишалися питання впливу різних видів транспорту на довкілля та суспільство. Уряд країни також не приділяє уваги цій проблемі, оскільки вкладає значні кошти в розвиток інфраструктури автомобільного транспорту, який, за даними європейського моніторингу, вважається найнебезпечнішим для довкілля та суспільства. Це призвело до значних витрат центрального та місцевих бюджетів на боротьбу з його шкідливими викидами.

У другому розділі роботи «**Вплив сучасного ринку на конкурентоспроможність пасажирських залізничних перевезень**» запропоновано методичку виконання досліджень стосовно підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень, проаналізовано показники роботи залізниць, встановлено причини неефективної організації пасажирських залізничних перевезень, досліджено структуру парку пасажирських вагонів і поїздів та організаційну структуру управління пасажирським та приміським господарствами, розраховано обсяги пасажирських перевезень до 2015 року.

Для розробки методички виконання досліджень було використано системний підхід, запропоновано нові термінологічні поняття ринку й конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень, визначено ринки пасажирських перевезень за територіальним принципом та їх основних конкурентів, встановлено послідовність виконання досліджень (рис. 2).

За територіальним принципом в Україні можна виділити такі ринки пасажирських перевезень: міських, приміських, регіональних, перевезень у дальньому та міжнародному сполученні. Кожний з них має своїх учасників.

На міському ринку можуть конкурувати між собою міський, залізничний, автомобільний та річковий транспорт. На приміському ринку конкуренти майже ті самі, але замість міського його учасниками є авіаційний та морський транспорт, які мають дуже малі обсяги перевезень. На регіональному ринку між собою конкурують усі існуючі види транспорту, окрім міського. На ринку перевезень пасажирів у дальньому сполученні ті самі конкуренти, що й на регіональному, але обсяги перевезень річковим транспортом значно скорочуються, а морський транспорт конкурує з іншими учасниками ринку лише між містами, які розташовані в зоні Чорного моря.

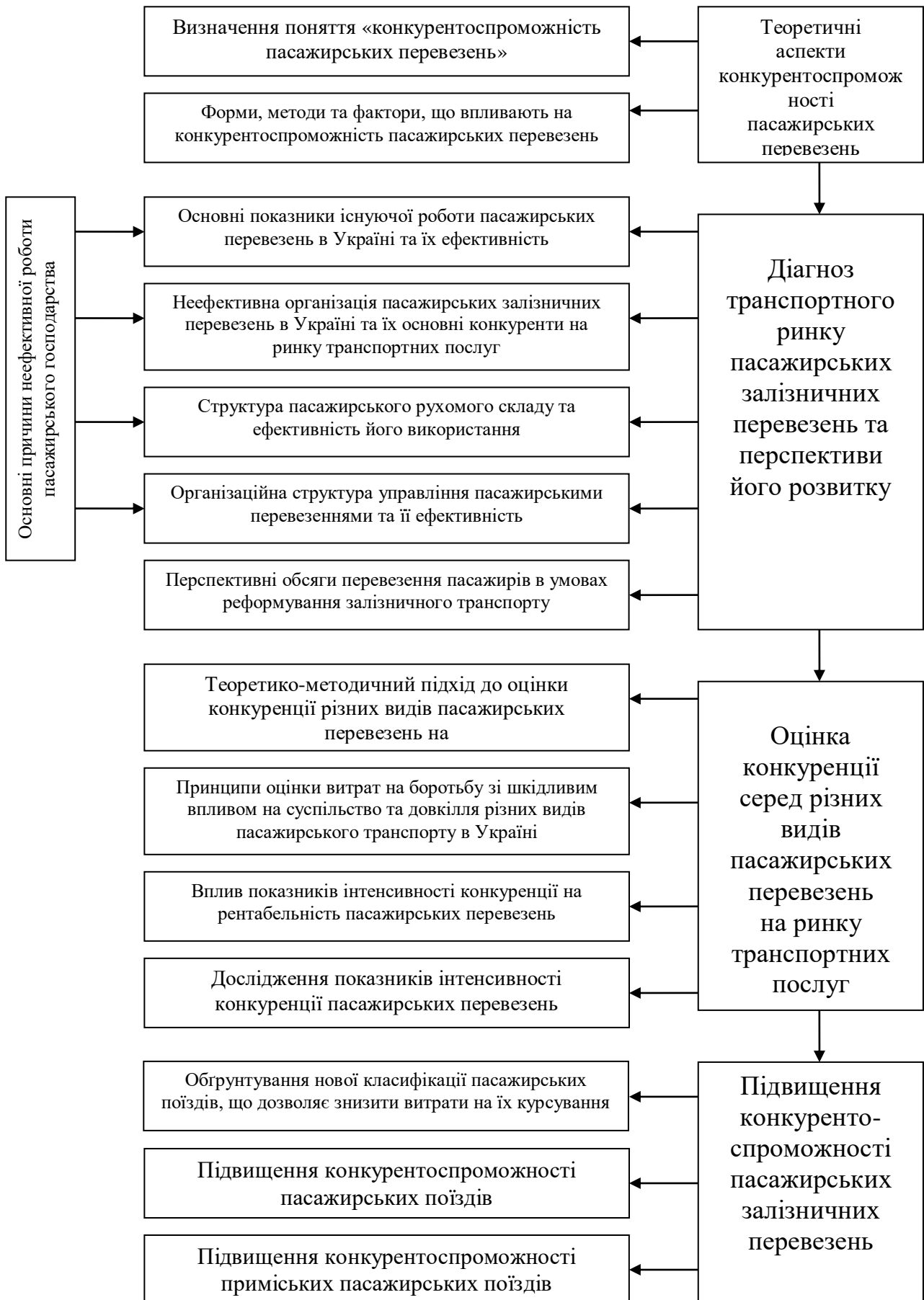


Рисунок 2 – Послідовність виконання досліджень з підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень

На ринку перевезень пасажирів у міжнародному сполученні між собою конкурують на суходолі залізничний з авіаційним та автомобільним, а на акваторії морів та океанів – лише морський з авіаційним транспортом.

Якщо проаналізувати діяльність пасажирського та приміського господарств Укрзалізниці, то стає зрозуміло, що перевезення пасажирів у міжнародному сполученні прибуткові й принесли у 2011 році прибутку – 1 095,7 млн грн. У той же час перевезення у внутрішньому та приміському сполученні збиткові й не покривають витрати від перевезень відповідно на 4 587,3 млн грн. та 3 201,6 млн грн. Загальна збитковість пасажирських перевезень становить 6 693,2 млн грн. При цьому процент покриття витрат доходами від перевезень становить у внутрішньому сполученні 35,2 %, а у приміському сполученні лише 11,88 %. У той же час міжнародні (у т.ч. міждержавні) перевезення мають рентабельність 60,2 %.

Зростання доходів пасажирського господарства відбувається в основному за рахунок збільшення тарифів на перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу, але пасажирські перевезення залишаються збитковими. Це відбулося через погіршення технічного стану основних виробничих фондів, незначної суми компенсації за перевезення пільгових категорій громадян. Крім того, зростання величини тарифів не встигає за збільшенням цін на паливо, електричну енергію, матеріали та інше, через що і відбувається наростання збитковості пасажирських перевезень.

На основі сказаного вище можна зробити такі висновки:

1. Залізничні перевезення в дальньому та приміському сполученні поступово втрачають обсяги перевезень пасажирів, оскільки нині це єдиний вид транспорту, який не реформував свою організаційну структуру та не адаптувався до умов сучасного ринку.

2. Для підвищення конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень на транспортному ринку Укрзалізниця мусить використовувати всі можливі стратегії поведінки: адаптацію, диверсифікацію, диференціацію, інтеграцію, інновацію та концентрацію.

3. Швидкість перевезень пасажирів та якість послуг, які надає Укрзалізниця, не відповідають попиту сучасного ринку пасажирських транспортних послуг та європейським стандартам.

4. Для визначення заходів, які дозволять залізничним перевезенням у дальньому, міжнародному та приміському сполученнях захопити додаткові «ніші» на ринку транспортних послуг, необхідно дослідити існуючі показники оцінки інтенсивності конкуренції та розробити новий узагальнюючий показник оцінки конкуренції, який буде враховувати шкоду, яку транспорт завдає довкіллю.

У третьому розділі роботи «**Теоретико-методичний підхід до оцінки конкуренції послуг, що надаються пасажирськими видами транспорту**» розроблено узагальнюючий показник оцінки конкуренції пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг, принципи оцінки витрат на боротьбу зі шкідливим впливом на суспільство та довкілля різних видів транспорту в Укра-

їні, досліджено вплив деяких факторів конкуренції на рентабельність пасажирських перевезень та визначення показників інтенсивності конкуренції пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг.

Для оцінки величини конкуренції пасажирських перевезень будь-якого виду транспорту автором було запропоновано новий узагальнюючий показник інтенсивності конкуренції (1), який на відміну від американського має додатково три показники інтенсивності $K_{\text{шк}}$, $K_{\text{інв}}$ і $K_{\text{сс}}$.

$$\text{УПК} = \sqrt[4]{K_{\text{шк}} \cdot K_{\text{інв}} \cdot K_{\text{сс}} \cdot K_{\text{др}}}, \quad (1)$$

де $K_{\text{шк}}$ – враховує шкоду, яку даний вид транспорту завдає довкіллю та суспільству; $K_{\text{інв}}$ – враховує необхідність вкладання інвестицій на утримання та розвиток інфраструктури даного виду транспорту; $K_{\text{сс}}$ – враховує соціальну спрямованість даного виду транспорту. $K_{\text{др}}$ – враховує частку, яку на ринку займає даний вид транспорту. Дослідження та остаточне значення усіх показників інтенсивності конкуренції наведено нижче та у формулах (2-5).

З урахуванням звітних показників діяльності окремих видів транспорту України та показників моніторингу країни – аналога Євросоюзу були розраховані всі складові зовнішніх витрат для автомобільного та залізничного транспорту, які є основними конкурентами на ринку пасажирських перевезень. На основі виконаних розрахунків були визначені повні зовнішні очікувані витрати на боротьбу зі шкідливим впливом на суспільство та довкілля (табл. 1).

Таблиця 1 – Загальні очікувані зовнішні витрати транспорту України на боротьбу зі шкідливим впливом на суспільство та довкілля, млрд грн

Фактор	Зовнішні очікувані витрати для конкуруючих видів транспорту			
	Легкові автомобілі з урахуванням власних автомобілів	Автобуси	Пасажирські поїзди	Всього витрат
Аварії	20,06	1,05	0,04	21,15
Шум	0,96	0,16	0,47	1,59
Забруднення повітря	1,87	2,11	0,62	4,60
Зміна клімату	1,58	0,44	0,09	2,11
Індустріальні ефекти	0,96	0,50	0,39	1,85
Всього	25,43	4,26	1,61	31,30

Як і очікувалося, лівова частина зовнішніх витрат пов'язана з власним автомобільним транспортом. При приблизно однакових обсягах пасажирських перевезень залізницею та автобусами суспільство втрачає майже втричі більше коштів на автобусних перевезеннях порівняно із залізничними.

Далі в роботі було досліджено вплив на рентабельність пасажирських перевезень різних факторів. До них слід віднести: цінову політику даного виду

перевезень; інтервал та ритмічність відправлення рухомого складу в даному напрямку; якість наданих послуг; швидкість руху транспортних засобів та термін поїздки, який враховує час поїздки пасажирів до місця отримання послуги та у зворотному напрямку й термін очікування поїздки.

На основі виконаних вище досліджень було остаточно визначено величину складових формули (1).

Для визначення показника інтенсивності конкуренції $K_{\text{шк}}$, який враховує шкоду запропоновано формулу (2):

$$K_{\text{шк}} = 1 - \frac{\text{ШК}}{100}, \quad (2)$$

де ШК – значення витрат на ліквідацію шкоди, яку завдає суспільству даний вид транспорту, в % від загальної шкоди.

Показник інтенсивності конкуренції $K_{\text{інв}}$ враховує необхідність вкладання інвестицій на розвиток інфраструктури даного виду транспорту. Цей показник знижує загальний показник інтенсивності конкуренції транспорту, оскільки потребує інвестицій від Уряду або місцевих органів влади, і визначається за формулою (3):

$$K_{\text{інв}} = 1 - \frac{\text{Інв}^i}{\text{Інв}^3}, \quad (3)$$

де Інв^i – інвестиції у розвиток конкретного виду транспорту на прогностичні роки, млрд грн, а Інв^3 – інвестиції у розвиток усіх видів транспорту разом на прогностичні роки, млрд грн.

Показник інтенсивності конкуренції $K_{\text{сц}}$ враховує соціальну спрямованість даного виду транспорту. Показник $K_{\text{сц}}$ визначається тільки для соціально спрямованих перевезень, як співвідношення середньозваженої ціни $TAR^{\text{сзв}}$ на перевезення різними видами транспорту до середньої ціни перевезень даним видом транспорту TAR^i на заданому полігоні або напрямку за формулою (4):

$$K_{\text{сц}} = \frac{TAR^{\text{сзв}}}{TAR^i}, \quad (4)$$

Для перевезень, які не відносяться до соціально спрямованих, $K_{\text{сц}}$ приймається рівним – 0,1.

Показник інтенсивності конкуренції $K_{\text{др}}$ враховує частку, яку на ринку займає даний вид транспорту. Для його визначення запропонована формула (5):

$$K_{\text{др}} = \frac{\text{ПП}^i}{\text{ПП}^3}, \quad (5)$$

де ПП^i – кількість пасажирів, перевезених за звітний рік даним видом транспорту, чол.;

ПП^3 – кількість пасажирів, перевезених за звітний рік усіма видами транспорту, чол.

Перш ніж конкретно обґрунтувати значення УПК за формулою (1), було визначено питому вагу для кожного з показників інтенсивності конкуренції. Для цього було запропоновано метод експертних оцінок. Експертами в даному випадку були фахівці Головних управлінь пасажирських і приміських перевезень, пасажирської та приміської служби Придніпровської залізниці, науковці Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту, а також представники державних та місцевих органів влади. Експерти визначали питому вагу кожного з показників інтенсивності конкуренції окремо з позиції перевізника пасажирів та суспільства в особі Уряду або місцевих органів влади.

У розділі 4 дисертаційної роботи **«Удосконалення принципів управління конкурентоспроможністю пасажирських перевезень»** розроблено обґрунтування нової класифікації пасажирських поїздів в Україні, методичні підходи до управління конкурентоспроможністю пасажирських перевезень у дальньому та приміському сполученні.

Для оптимізації доходів та витрат і підвищення конкурентоспроможності пасажирських поїздів на ринку транспортних послуг розроблено методичний підхід щодо побудови нової класифікації пасажирських поїздів з урахуванням періоду їх курсування протягом доби, зони обслуговування, швидкості руху, часу в дорозі та виду рухомого складу, який передбачає подальшу оптимізацію тарифів та витрат на курсування пасажирів з огляду на різні відстані та терміни руху.

Раніше фахівці Укрзалізниці вважали, коли пасажирський поїзд має населеність більше 70 %, то він є прибутковим. Але виконані автором дослідження показали, що населеність пасажирського поїзда лише частково впливає на його рентабельність. Для прикладу було проаналізовано організацію руху поїзда № 79/80, який за розрахунками ДНУЗТ має середню населеність майже 90 %, а збитковість протягом 2010 року -0,96 % та витрати, наведені в табл. 2. Рухомий склад цього поїзда використовується дуже неефективно, оскільки він простоє в Києві близько 15 годин, а в Дніпропетровську очікує відправлення на коліях вагонного депо після екіпірування 9,5 години. Для виключення часу очікування відправлення поїзда в Києві та Дніпропетровську автор запропонувала новий методичний підхід до курсування поїздів 79/80 та 168/167. Сутність цього підходу полягає у використанні одного і того ж рухомого складу за графіком нічного поїзда 79/80 та денного поїзда 168/167 з незначною зміною часу відправлення поїздів з кінцевих станцій.

Це практично не вплине на середню населеність поїзда, але дозволить підвищити коефіцієнт використання рухомого складу поїзда 79/80 та зекономити один рухомий склад поїзда № 168/167 Дніпропетровськ–Київ з 8 пасажирських вагонів. Новий методичний підхід дозволить знизити річні витрати тільки на одному напрямку на 11 463 287,8 грн (табл. 2). За такою схемою можуть працювати фірмові поїзди Харків–Київ, Одеса–Київ та Львів–Київ.

Зараз на залізницях України відсутні методика та програмний продукт для розрахунку кількості відправлених пасажирів по різних станціях полігону в приміському сполученні. Кількість реально перевезених пасажирів з урахуван-

ням «прихованих зайців» (перевезення частки пасажирів на більшу відстань, ніж за придбаними квитками) та безквиткового проїзду суттєво відрізняється від кількості проданих квитків.

Таблиця 2 – Оцінка витрат на курсування пасажирських поїздів
Дніпропетровськ–Київ за різними варіантами

Найменування витрат	Величина витрат, грн			
	Поїзд № 79/80	Поїзд № 168/167	Новий поїзд на два напрямки	Різниця у витратах
Вокзальна частина витрат	1 500 941	619 685	1 648 617,0	-472 009,0
Амортизація	5 507 660	1 050 833	5 507 660,0	-1 050 833,0
Екіпіровка та обслуговування	9 464 613	2 366 153	9 464 613,0	-2 366 153,3
Деповські та капітальні ремонти	4 506 621	2 027 979	5 858 607,3	-675 993,2
Технічне обслуговування	2 227 192	835 197	2 895 349,6	-167 039,4
Разом пасажирська складова	23 207 027	6 899 848	25 374 847	-4 732 027,8
Обслуговування поїздів електровозами	9 801 019	4 165 433	13 721 427	-245 025,5
Обслуговування маневровими локомотивами	698 306	232 769	698 306	-232 768,7
Разом локомотивна складова	10 499 325	4 398 202	14 419 733	-477 794,1
Пасажирське господарство	1 066 390	355 463	1 066 390	-355 463,3
Господарство приміських перевезень	565	188	565	-188,3
Господарство перевезень	1 438 591	479 530	1 438 591	-479 530,3
Локомотивне господарство	0	0	0	0,0
Вагонне господарство	3 170	1 057	3 170	-1 056,7
Колійне господарство (крім залежних від швидкості руху)	2 373 052	791 017	2 373 052	-791 017,3
Колійне господарство (залежні від швидкості руху)	593 091	296 546	830 327	-59 309,1
Господарство будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд	1 022 585	766 939	1 022 585	-766 938,8
Господарство автоматики, телемеханіки та зв'язку	2 990 516	2 242 887	2 990 516	-2 242 887,0
Господарство електропостачання	718 709	539 032	718 709	-539 031,8
Господарство МТЗ	89 980	67 485	89 980	-67 485,0
Дирекції залізничних перевезень	308 725	231 544	308 725	-231 543,8
Управління залізниць та структурні підрозділи	958 678	719 009	958 678	-719 008,5
Разом інфраструктурна складова	11 564 052	6 490 696	11 801 288	-6 253 459,9
Всього витрати на поїзд	45 270 404	17 788 745,7	51 595 867,9	-11 463 281,8

Відсутність вказаних даних не дозволяє точно визначити необхідну кількість приміських поїздів на різних ділянках полігону. У таких умовах для визначення наближеної (більш реальної) кількості перевезених пасажирів між окремими станціями конкретного полігону залізниці в даній роботі було використано метод «тяжіння», який застосовується у Європі під час проектування нових високошвидкісних магістралей. Сутність цього методу полягає в тому, що кількість пасажирів між окремими містами, селищами та селищами міського типу визначається прямо пропорційно добутку кількості населення в кожному

населеному пункті та обернено пропорційно відстані між цими населеними пунктами. У нашому випадку метод «тяжіння» лише корегує звітні дані Придніпровської залізниці.

Завдяки використанню методу «тяжіння» і зонній організації руху на полігоні Дніпропетровськ–П'ятихатки можна скоротити загальну чисельність поїздів на 4 пари, знизити витрати на курсування на 19 019,53 тис. грн та знизити збитковість приміських перевезень на даному полігоні з 55,52 % до 42,37 %.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення та нове вирішення наукової задачі, що полягає в розробці теоретичних і методичних підходів до підвищення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг за рахунок впровадження системи нових економічних принципів, що дозволять підвищити ефективність функціонування пасажирського та приміського господарств Укрзалізниці.

На основі виконаних у роботі досліджень можна констатувати:

1. Залізничний транспорт в дальньому та приміському сполученні поступово втрачає обсяги перевезень пасажирів, оскільки це єдина транспортна галузь, яка не реформувала свою організаційну структуру та не адаптувалася до умов сучасного ринку. З метою підвищення конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень на транспортному ринку України Укрзалізниця мусить використовувати всі можливі стратегії поведінки: адаптацію, диверсифікацію, диференціацію, інтеграцію, інновацію та концентрацію.

Для об'єктивного порівняння між собою конкурентоспроможності пасажирських перевезень, що надаються будь-якими видами транспорту на ринку транспортних послуг, розроблено новий теоретико-методичний підхід до визначення узагальнюючого показника інтенсивності конкуренції, що враховує: шкоду, яку даний вид транспорту завдає довкіллю та суспільству; необхідність вкладання інвестицій в розвиток інфраструктури; соціальну спрямованість перевезень; частку ринку, яку займає даний вид транспорту. Такий науковий підхід дасть можливість уряду реально визначати конкурентоспроможність залізничного транспорту, змінити пріоритети щодо фінансування автомобільного транспорту та спрямувати основні інвестиції на розвиток залізничних пасажирських перевезень.

2. Удосконалено методичні засади визначення витрат на боротьбу зі шкідливим впливом на суспільство та довкілля різних видів транспорту, які впроваджені Євросоюзом у країнах Європи, що дозволяє визначити для умов України очікувані витрати на ці заходи з урахуванням специфіки роботи вітчизняних видів транспорту, часток, які вони займають на ринку транспортних послуг, та цінової політики, на основі яких розраховані повні очікувані витрати на боротьбу з негативними наслідками від аварій, шуму, забруднення повітря, зміни клімату та індустріальних ефектів.

3. Запропоновано методичний підхід до визначення конкурентних переваг пасажирського залізничного транспорту, що ґрунтується на деталізації показника «термін швидкісної поїздки пасажирів», який запропоновано визначати окремо для груп пасажирів з різним достатком. Застосування цього показника забезпечує більш достовірну оцінку конкурентоспроможності пасажирських послуг різних видів транспорту.

4. Для підвищення конкурентоспроможності пасажирських поїздів на ринку транспортних послуг першочергово слід впровадити нову їх класифікацію, яка враховує організацію руху залежно від періоду курсування протягом доби, відстані й швидкості руху, терміну й комфортності поїздки та виду рухомого складу. Це дозволить надалі визначити оптимальні відстані та терміни поїздки різним рухомим складом для приміських, регіональних, пасажирських і швидкісних поїздів та суттєво знизити їх збитковість.

5. Розроблено пропозиції щодо підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень в дальньому сполученні за рахунок використання рухомого складу одночасно для нічних та денних перевезень, що дозволить скоротити термін обороту поїзда, суттєво підвищити рентабельність поїздів та зекономити дефіцитний рухомий склад.

6. Запропоновано інструмент управління забезпеченням конкурентоспроможності приміських поїздів на заданому полігоні залізниці в умовах відсутності реальної інформації про кількість перевезених пасажирів між окремими станціями полігону за рахунок корегування звітної інформації за допомогою методу «тяжіння», що дозволить врахувати перевезення «прихованих зайців» (перевезення частки пасажирів на більшу відстань, ніж за придбаними квитками), застосувати зонну організацію руху поїздів, скоротити загальну їх кількість та мінімізувати збитковість приміських перевезень

Впровадження вказаних наукових положень дозволить уряду країни остаточно визначитися з пріоритетним розвитком залізничного транспорту, ліквідувати частину пасажирських автомобільних перевезень в місцевому, приміському, дальньому та міжнародному сполученні, що дасть можливість зекономити значну частину бюджетних коштів на боротьбу зі шкідливими викидами та на утримання й будівництво автомобільних шляхів.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у фахових виданнях:

1. Чаркіна Т. Ю. Економічний критерій для порівняння конкурентоспроможності послуг, що надаються пасажирськими видами транспорту / Т. Ю. Чаркіна // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2011. – Вип. 36. – С. 314 – 317.
2. Чаркіна Т. Ю. Теоретико-методичний підхід до визначення конкурентоспроможності послуг, що надаються пасажирськими видами транспорту / Ю. С. Бараш А. А. Покотілов, Т. Ю. Чаркіна // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту за-

лізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна.- 2011. – Вип. 38. – С. 233 – 237.
Особистий внесок: *Розробка узагальнюючого показника інтенсивності конкуренції.*

3. Чаркіна Т. Ю. Вплив швидкості руху пасажирських поїздів на загальну рентабельність перевезень / О. О. Карась, Т. Ю. Чаркіна // Зб. наук. пр. ДЕТУТ, Сер. Економіка і управління. – К. : ДЕТУТ, 2011. – Вип. 18. – С. 104-110. **Особистий внесок:** *Оцінка витрат на швидкісні перевезення пасажирів, розподіл витрат на утримання інфраструктури загального користування.*
4. Чаркіна Т. Ю. Методика проведення досліджень стосовно підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень / Т. Ю. Чаркіна // Вісн. економіки транспорту і промисловості: зб. науково-прак. ст. – Х. : УкрДАЗТ, 2012. – № 36. – С. 289-296.
5. Чаркіна Т. Ю. Принципи визначення ефективності курсування приміських пасажирських поїздів на заданому напрямку руху / Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна, Ю. П. Мельянцова, О. О. Карась // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2012. – Вип. 2(41). – С. 234 – 248. **Особистий внесок:** *Розрахунок чисельності пасажирів у приміському сполученні за допомогою методу «тяжіння».*
6. Чаркіна Т. Ю. Нова класифікація пасажирських поїздів в Україні / Т. Ю. Чаркіна // Вісн. економіки транспорту і промисловості: зб. науково-прак. ст. – Х. : УкрДАЗТ, 2012. – № 38. – С. 324-328.
7. Чаркіна Т. Ю. Дослідження впливу загального терміну поїздки пасажирів на доходи транспортних підприємств / Т. Ю. Чаркіна // Вісн. економіки транспорту і промисловості: зб. науково-прак. ст. – Х. : УкрДАЗТ, 2012. – № 39. – С. 180 – 183.

Статті в інших наукових виданнях:

8. Чаркіна Т. Ю. Принципи прогнозування оцінки витрат на ліквідацію наслідків від шкідливого впливу на суспільство та довкілля автомобільного та залізничного транспорту / І. П. Корженевич, Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна // «Проблеми економіки транспорту»: Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. — Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2012. – Вип. 3. – С.102-109. **Особистий внесок:** *Оцінка адаптованої величини шкоди, яку завдають суспільству в Україні основні види транспорту.*

Тези доповідей на міжнародних конференціях

9. Чаркіна Т. Ю. Економічний критерій для порівняння конкурентоспроможності послуг, що надаються пасажирськими видами транспорту / Т. Ю. Чаркіна // Проблеми економіки транспорту: тези доп. 10-ї Міжнародної наук. конф. – Д. : ДПТ, 2012. – С. 89
10. Чаркіна Т. Ю. Теоретико-методичний підхід до визначення конкурентоспроможності послуг, що надаються пасажирськими видами транспорту / Т. Ю. Чаркіна // Матеріали шостої міжнародної науково-практичної конферен-

- ції «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ 2011». 12-21 грудня 2011 року, м. К. : РВЦ ДЕТУТ. – С. 271 – 273.
11. Чаркіна Т. Ю. Нова класифікація пасажирських поїздів в Україні / Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: тези доп. восьмої науково-прак. міжнародної конф. – Х. : УкрДАЗТ, 2012 р. – С. 64. **Особистий внесок:** *Ідея створення нової класифікації пасажирських поїздів залежно від призначення поїзда, відстані та швидкості поїздки.*
 12. Чаркіна Т. Ю. Урахування зносу контактної мережі при підвищенні швидкості поїздів / Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна // Матеріали 4-й Международной научно-практ. конф. «Электрификация железнодорожного транспорта «ТРАНСЭЛЕКТРО-2012». – Д. : ДНУЗТ, 2012. – С. 76. **Особистий внесок:** *Розрахунок зносу контактної мережі.*
 13. Чаркіна Т. Ю. Принципи визначення цін на швидкісні перевезення пасажирів / Т. Ю. Чаркіна // Матеріали 3-ї Міжнародної науково-практ. конф. «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті», м. Харків. – К. : Укрзалізниця, 2012. – С. 98.
 14. Чаркіна Т. Ю. Дослідження впливу швидкості руху поїздів на доходи транспортних підприємств / Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна, А. В. Момот // Матеріали шостої міжнародної науково-практичної конференції «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ 2012». 11-13 жовтня 2012 року, м. К. : РВЦ ДЕТУТ. – С. 59 – 60. **Особистий внесок:** *Розробка методичного підходу до визначення впливу терміну поїздки пасажирів на конкурентоспроможність залізничного транспорту*

АНОТАЦІЯ

Чаркіна Т. Ю. Управління конкурентоспроможністю залізничних пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Українська державна академія залізничного транспорту Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України, Харків, 2013.

Дисертація присвячена розробці теоретико-методичного підходу щодо управління конкурентоспроможністю пасажирських перевезень в умовах сучасного ринку з урахуванням усіх можливих факторів, які впливають на ефективність їх функціонування на ринку транспортних послуг.

У роботі досліджено сутність економічної категорії «конкурентоспроможність» для ефективного управління пасажирськими залізничними перевезеннями; виконано аналіз наукових праць стосовно підвищення ефективності функціонування залізничних пасажирських перевезень; проаналізовано існуючу діяльність пасажирських залізничних перевезень в умовах сучасного ринку, встановлено причини їх неефективної роботи на ринку транспортних послуг; розроблено теоретико-методичний підхід щодо визначення конкурентоспромо-

жності послуг, які надаються пасажирськими видами транспорту; визначено величину витрат на боротьбу зі шкідливим впливом на суспільство та довкілля залізничного та автомобільного транспорту в Україні; досліджено показники інтенсивності конкуренції та їх вплив на конкурентоспроможність пасажирських перевезень; розроблено нову класифікацію пасажирських поїздів; удосконалено існуючий методичний підхід до підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень в дальньому сполученні за рахунок зміни організації руху, кільцювання рухомого складу, підвищення швидкості руху поїзда та скорочення терміну його обороту; розроблено принцип оптимізації кількості приміських поїздів на заданому полігоні залізниці в умовах відсутності реальної інформації про кількість перевезених пасажирів між окремими станціями.

Ключові слова: конкурентоспроможність, пасажирські перевезення, ринок транспортних послуг, показники інтенсивності конкуренції, шкідливий вплив, оптимізація перевезень.

АННОТАЦИЯ

Чаркина Т. Ю. Управление конкурентоспособностью железнодорожных пассажирских перевозок на рынке транспортных услуг. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Украинская государственная академия железнодорожного транспорта Министерства образования и науки, молодежи и спорта Украины, Харьков, 2013.

В настоящее время все виды транспорта находятся не в равных условиях при определении их конкурентоспособности на рынке транспортных услуг, поскольку одни из них содержат свою инфраструктуру за счет государства, другие – самостоятельно. На развитие автомобильной инфраструктуры правительство выделяет из бюджета большие средства, в то же время железнодорожный транспорт выполняет строительство железных дорог за свой счет. При этом правительство и местные органы власти не учитывают затраты на борьбу с вредным воздействием на окружающую среду и общество всех видов транспорта. Исследования, проведенные Евросоюзом, показали, что самый большой вред окружающей среде и обществу наносит автомобильный транспорт.

Поэтому настоящая диссертационная работа посвящена разработке теоретико-методического подхода к управлению конкурентоспособностью пассажирских перевозок в условиях современного рынка с учетом всех возможных факторов, которые влияют на эффективность их функционирования на рынке транспортных услуг. В диссертационной работе исследовано понятие экономической категории «конкурентоспособность» для эффективного управления пассажирскими железнодорожными перевозками, предложены новые терминологические понятия конкурентоспособности пассажирских перевозок и рынка транспортных услуг. Проанализирована существующая деятельность пасса-

жирских железнодорожных перевозок в условиях современного рынка, установлены причины их неэффективной работы.

Выполнен анализ научных работ, посвященных проблеме повышения конкурентоспособности пассажирских железнодорожных перевозок. Он показал, что в основном во всех работах рассматриваются вопросы повышения эффективности функционирования железнодорожной отрасли за счет структурных, экономических, организационных, технических и других преобразований внутри Укрзализныци. В то же время практически отсутствуют научные работы, позволяющие справедливо оценить конкурентоспособность каждого вида транспорта на рынке транспортных услуг.

Для объективного решения данного вопроса был разработан новый методический подход к определению обобщающего показателя интенсивности конкуренции, который одновременно позволяет учитывать вред, наносимый окружающей среде и обществу данным видом транспорта, вложение инвестиций в развитие его инфраструктуры, рентабельность, долю рынка и темпы роста пассажирских перевозок отдельными видами транспорта.

Разработана методика определения величины расходов на борьбу с вредным воздействием на общество и окружающую среду разных видов транспорта, которая построена на данных Евросоюза и адаптирована для условий Украины. Она включает пять показателей: аварии, шум, загрязнение воздуха, изменение климата и индустриальные эффекты.

Исследованы показатели интенсивности конкуренции разных видов транспорта на рынке транспортных услуг и их влияние на конкурентоспособность пассажирских перевозок с позиции правительства, перевозчиков и пассажиров. Разработана новая классификация пассажирских железнодорожных поездов, которая, в отличие от существующей, учитывает оптимальную зону их обращения с учетом появления межрегиональных и скоростных поездов. Эта классификация позволит в дальнейшем выполнить оптимизацию движения пассажирских поездов за счет экономического обоснования новых зон обращения подвижного состава, увеличения скоростей движения, сокращения времени поездки, повышения комфортности поездов, что даст возможность разработать новые тарифы и сократить затраты на пассажирские перевозки.

Усовершенствован существующий методический подход к повышению конкурентоспособности пассажирских поездов в дальнем сообщении за счет новых эффективных методов кольцевания подвижного состава с одновременным изменением скорости движения поездов. Указанная методика рассмотрена на примере кольцевания подвижного состава пассажирского поезда Днепропетровск–Киев № 79/80 с поездом «Столичный экспресс». Организации движения поезда по новому графику позволила сэкономить один подвижной состав скоростного поезда, повысить коэффициент использования подвижного состава почти в два раза и увеличить рентабельность данного поезда на 42 %.

Разработан новый принцип оптимизации количества пассажирских пригородных поездов на заданном полигоне дороги в условиях отсутствия реальной информации о количестве перевозимых пассажиров с учетом «скрытых

зайцев» за счет применения метода «притяжения». Этот метод используется французской фирмой «SYSTRA» при проектировании высокоскоростных магистралей. В нашем случае этот метод позволяет перераспределить отчетные данные Приднепровской железной дороги между отдельными станциями и остановочными пунктами прямо пропорционально количеству населения и обратно пропорционально расстоянию между этими пунктами. Это даст возможность внедрить на полигоне Днепропетровск–Пятихатки зонную организацию движения, сократить четыре поезда, а также существенно уменьшить эксплуатационные расходы.

Ключевые слова: конкурентоспособность, пассажирские перевозки, рынок транспортных услуг, показатели интенсивности конкуренции, вредное влияние, оптимизация перевозок.

SUMMARY

Charkina T. Yu. Management of competitiveness of rail passenger services in the transport market. – Manuscript.

Thesis in manuscript for a degree of Candidate of Economic Sciences by specialty 08.00.04 – economics and enterprise management (by economic activities). – Ukrainian State Academy of Railway Transport of the Ministry of Education and Science, Youth and Sports of Ukraine, Kharkiv, 2013.

The thesis is devoted to the development of theoretical and methodological approach to the passenger traffic competitiveness in conditions of the modern market taking into account all the possible factors affecting the efficiency of their functioning in the market of transport services.

In the thesis: the essence of economic category ‘competitiveness’ for effective management of passenger rail transportation is investigated; the analysis of scientific works on improving the efficiency of functioning the rail passenger traffic is performed; current activities in passenger rail transportation in the modern market conditions are analysed, and the causes of their inefficient operation in the market of transport services are determined; the theoretical and methodological approach to determining the competitiveness of the services provided by passenger modes of transport is developed; the amount of expenses for removing harmful effects of rail and motor transport on the society and the environment in Ukraine is determined; indices of the competition intensity and their influence on competitiveness of passenger traffic are studied; a new classification of passenger trains is developed; the existing methodical approach to raising the competitiveness of passenger traffic in the distant transportation due to changing the traffic organization, looping the rolling stock, speeding a train up, and cutting down the term of its turnover is improved; the principle of optimization of quantity of suburban trains on the given railway section in the conditions of absence of real information on the number of passengers transported between separate stations is developed.

Key words: competitiveness, passenger transportation, market of transport services, indicators of competition intensity, adverse effect, optimization of transportations.

ЧАРКІНА ТЕТЯНА ЮРІЇВНА

**УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ
ЗАЛІЗНИЧНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
НА РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Підписано до друку 15.02.2013 р. Формат 60x84/16.
Ум. друк. арк. 0,9. Обл.-вид. арк. 1,0.
Тираж 100 пр. Зам. № 229.

Видавництво Дніпропетровського національного університету залізничного
транспорту імені академіка В. Лазаряна
Свідоцтво суб'єкта видавничої діяльності ДК № 1315 від 31.03.2003

Адреса видавництва та дільниці оперативної поліграфії:
вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, 49010