

УДК 330.59:656.025.2

**ПІДВИЩЕННЯ ДОБРОБУТУ  
НАСЕЛЕННЯ ЯК ОДИН ІЗ ЗАСОБІВ  
ЗБІЛЬШЕННЯ ПАСАЖИРОПОТОКУ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

*Столова С.М., асистент (УкрДАЗТ)*

Процес ефективної організації суспільства, де люди живуть щасливо і заможно, значною мірою залежить від створення досконалої системи соціального забезпечення найбільш вразливих верств населення та справедливого рівномірного розподілу доходів між ними.

Одним із шляхів збільшення соціального захисту є пасажирські залізничні перевезення, які мають порівняно з іншими видами транспорту невелику собівартість перевезень та здійснюють перевезення пільгового контингенту, витрати яких відшкодовуються державою.

Вирішення проблем зростання життєвого рівня населення й подолання бідності шляхом вдосконалення системи соціального забезпечення та активних заходів з вдосконаленням політики залізничних перевезень дозволить громадянам частіше користуватися пасажирськими перевезеннями, що, з одного боку, задовольнить потребу у пересуванні, яка пов'язана як з виробничою діяльністю (поїздки до місця роботи і у відрадження), так і з культурно-побутовою необхідністю (поїздки на відпочинок, туризм і екскурсії) та, з іншого боку, дозволить зменшити збитки від пасажирських перевезень та позитивно позначиться на економіці країни у цілому.

Наукові здобутки вчених дають можливість досліджувати механізм формування і розподілу доходів, їх вплив на рівень життя населення. Разом з тим все ще існує потреба в ґрунтовному вивченні, комплексному аналізі та оцінці сукупності процесів, що відбуваються у сфері доходів населення, та на прикладі залізниці проаналізувати їх вплив на попит пасажирських перевезень, які несуть значну соціальну підтримку для громадян, особливо які мають невеликі статки.

Незважаючи на певний прогрес у подоланні бідності, що проявляється у підвищенні реальної оплати праці, прожиткового мінімуму, пенсій, видатків на соціальні потреби, залишаються проблемні питання, зокрема, недостатній рівень оплати праці, що є основним чинником бідності як працюючого населення, так і непрацездатних його верств, тому що громадяни не можуть використовувати її повністю, бо повинні сплатити з доходу податки й обов'язкові платежі. Також, окрім сплати податків, населення втрачає частину грошових номінальних доходів внаслідок зростання цін і тарифів, тобто внаслідок інфляції. Через брак грошей громадяни не в змозі задовольнити свої

потреби також і в частині пересування, а збільшення тарифів на залізничні перевезення ще більш погіршить становище громадян. Тарифне регулювання повинне прийматися на основі аналізу, і тарифи мають бути економічно обґрунтовано з одного боку, а з іншого боку, вони повинні враховувати кон'юнктуру ринку. Тому нині важливою для України є виважена соціально-економічна політика, яка спрямована на регулювання та розвиток соціально-економічних відносин.

Українська держава в умовах відсутності достатніх фінансових коштів повинна створити такі умови, щоб працездатне населення змогло само реалізуватися та забезпечити якісне життя, а непрацездатне - отримало гідний соціальний захист.

На жаль, за роки незалежності залізниці не отримували жодних додаткових пільг на компенсацію збитку від перевезення пільгового контингенту. Тому державою повинні бути проведені належні заходи щодо своєчасного їх відшкодування.

Підвищення рівня життя населення буде сприяти збільшенню пасажиропотоку залізниці, що, з одного боку, задовольнить потребу громадян у пересуванні, а з другого, зменшить планову збитковість пасажирських перевезень, тим самим, у цій частині, поліпшить соціально-економічну ситуацію в країні.

УДК 134

**ФУНДАМЕНТ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ  
ДЕМОКРАТИИ В УКРАИНЕ**

*Толстов И.В., к.филос.н., ассистент (УкрГАЗТ)*

Украина является демократическим государством, в котором конституционно закреплено равенство прав граждан. Из этого равенства вытекают одинаковые возможности для реализации людьми своих политических и экономических прав. Экономически независимый, экономически свободный гражданин является основой для формирования среднего класса. Этот класс заинтересован не в изменении существующего социально-демократического строя, а в его совершенствовании, улучшении. Этот класс будет сознательно участвовать в выборных демократических процессах.

Формирование среднего класса во многом зависит от уровня развития экономики, от экономической мощи государства и количества валового внутреннего продукта, приходящегося на душу населения. Если в развитых странах мира от 45% до 60% и более валового внутреннего продукта создаёт мелкий и средний бизнес, то в Украине на

его долю приходится чуть более 10%. По самым оптимистическим прогнозам средний класс в нашей стране на 2011 год составлял около 34%.

Из этого следует, что рост среднего класса лежит на пути развития предпринимательства, расширения экономической свободы и доступности бизнеса для широких слоёв населения, простоты регистрации предпринимателей и их налоговых отношений с государством, создания равных условий для всех субъектов экономики. В Украине примером этого может служить появления электронной системы «Единое окно» для электронной регистрации субъектов хозяйствования, которая упростила регистрацию предпринимателей, а также ликвидировала очереди и коррупцию в местных органах власти.

К среднему классу, кроме предпринимателей, можно отнести высший и средний слой государственных служащих, высших и средних офицеров, высших и средних руководителей государственных предприятий. Должны относиться к этому классу педагоги, врачи, работники культуры, пенсионеры государственной службы, министерства обороны, министерства внутренних дел и службы безопасности государства. Как видно даже из этого неполного перечня, эта доля среднего класса формируется за счёт выплат из бюджета.

Чтобы государственный бюджет успешно справлялся с задачей социального обеспечения этих категорий населения необходимо выработать государственный механизм экономического обеспечения, гарантирующий экономическую и политическую стабильность. Она должна включать в себя следующие элементы:

1. Создать дополнительно миллионы рабочих мест, чтобы действительная безработица не превышала 4-5%, а зарегистрированным безработным можно было обеспечить достойное пособие.

2. Создать эффективный фондовый рынок, который будет способствовать стабильности на внутреннем рынке страны.

3. Превращение всех граждан Украины в реальных собственников на основе разнообразных форм собственности: личной, частной, кооперативной, государственной, акционерной. При этом важно, чтобы эта собственность охранялась законами, а сами законы были стабильными.

4. Защитить реальную рыночную экономику и собственников от господства финансовых монополий. Необходимо обеспечить реальный плюрализм в сфере собственности, ибо только он является действительной гарантией политического плюрализма и развития демократии.

УДК 311.1

## ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ИНДЕКС ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

*Тройникова Е. Н., к.э.н, доцент ( УкрГАЗТ)*

Сортировочные станции, где выполняются производственные процессы по сортировке вагонов. Производство на сортировочной горке проводится механизированным и автоматизированным способами, управление осуществляется с помощью технических средств автоматики, телемеханики и участие людей сведено к минимуму, поэтому в случае аварии вовлечении людей случается редко.

На сортировочных горках речь идёт об ущербе, который в случае аварии необходимо возместить грузоотправителям и грузополучателям, так как сортируются вагоны с грузами, за которые железная дорога несёт ответственность. Кроме того отдельного внимания заслуживает достижение более высокого уровня безопасности при сортировке так называемых разрядных грузов, при аварии которых дополнительно создается локальная экологическая катастрофа.

Всё это обосновало необходимость разработки группы показателей технологической безопасности – экономических индексов технологической безопасности.

В анализе под индексом понимается относительный показатель, который выражает соотношение величин какого-либо явления во времени, в пространстве или сравнение фактических данных с любым эталоном (план, прогноз, норматив и т. д.).

В нашем случае этот индекс - показатель эффективности влияния вкладываемых денежных средств в технологическую безопасность на размера ущерба от аварий (крушений) в денежном эквиваленте для отдельных элементов железнодорожной инфраструктуры, для отдельной дороги, сети, отрасли.

$$I_B = \frac{\Delta \sum V}{\Delta \sum ДПП}$$

$\Delta \sum V$  - изменение величины объёма вкладываемых денежных средств в технологическую безопасность на отдельных элементах железнодорожной инфраструктуры в подотчетном периоде по сравнению с базовым.

$\Delta \sum ДПП$  - изменение величины ущерба от аварии на отдельных элементах железнодорожной инфраструктуры в подотчетном периоде по сравнению с базовым.

Концепция индекса заключается в количественном измерении экономической эффективности не только качества создаваемого блага, но и блага в целом. Под благом