

УДК338.58:656.07

ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ СУСПІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ТА СУСПІЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ВИТРАТИ

Слагін Ю.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

У статті розглянуто сутність концепції сталого розвитку, підхід до визначення зовнішніх суспільних витрат транспорту та принцип створення механізмів мотивації сталого розвитку суспільного транспорту на макро- та мікрорівнях.

Ключові слова: сталий розвиток, зовнішні витрати, суспільний транспорт, підприємства транспорту.

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими і практичними завданнями. Розвиток сучасного суспільства в умовах наростаючих процесів глобалізації суспільних взаємовідносин невід'ємно пов'язаний з розвитком транспортних систем та відповідно підприємств транспорту, і особливо транспорту суспільного користування.

Разом з тим використання транспорту супроводжується зростанням ряду суттєвих явищ, які негативно впливають на якість життя населення та розвиток природного і соціального середовища: загостренням енергетичних проблем, збільшенням заторів у великих містах, забрудненням довкілля.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Велика кількість різноманітних аспектів сталого розвитку розглядалась в працях таких вітчизняних та зарубіжних вчених як: Ю.С. Бараш, Р.А. Єремійчук, В.В. Димченко, К.Р. Макконел, С.Л. Брю та ін. Вчені розглядають технічні, технологічні, економічні, правові методи удосконалення підвищення якості та ефективності. Проте питання взаємозв'язку та взаємовпливу мікроекономічного та макроекономічного рівнів сталого розвитку потребують уваги та залишаються недостатньо розв'язаними.

Метою статті є визначення рівнів та суб'єктів забезпечення сталого розвитку суспільного транспорту, їх взаємозв'язку та впливу на суспільні транспортні витрати.

Виклад основного матеріалу дослідження. Забезпечення сталого розвитку суспільного транспорту можливе лише на основі формування механізму та важелів впливу на процеси його функціонування та розвитку суспільного транспорту, що в найбільшій мірі збалансують вимоги сталого розвитку підприємств транспорту та суспільства.

Концепція сталого розвитку полягає у задоволенні потреб суспільства з одночасним збереженням можливостей наступних поколінь задовольняти свої потреби у відповідності до

економічних, соціальних та екологічних вимог суспільства.

Термін «сталий розвиток» має іноземне походження (від англійського – sustainable development), якому надають різне трактування через неможливість його дослівного перекладу та існуючих суперечностей між поняттями «сталість» і «зростання». Поняття «сталий розвиток» передбачає вищий якісний рівень ніж «розвиток» та характеризує систему, яка знаходиться у динамічному русі, показники і характеристики якої, як обов'язкова умова, повинні набувати якісного покращення, зростати та знаходитися у позитивній динаміці розвитку в довгостроковій перспективі. В Україні, поки що, концепція сталого розвитку підприємства не розповсюджена достатньою мірою через слабку інформаційну підтримку та фінансову неспроможність забезпечити позитивні зрушення у соціальній, екологічних сферах. Тому особливістю досягнення сталого розвитку вітчизняними підприємствами в сучасних умовах, є поетапність впровадження концептуальних принципів, де на перший план висувається завдання акумуляції коштів для забезпечення стану фінансової рівноваги, з метою гарантування подальшого розвитку в соціальному та екологічному аспектах. Проте, констатувати сталий розвиток можна лише на етапі концентрації на соціально-екологічних проблемах підприємства.

Аналіз теоретичних підходів поняття «сталий розвиток» засвідчив наявність певних суперечностей у визначенні його сутності на макро- та мікрорівнях.

На макрорівні трактування сталого розвитку хоча й відрізняються окремими позиціями, але по суті не виходять за межі традиційної концепції, прийнятої у 1992 р., що проголосила необхідність збалансування економічних, екологічних та соціальних інтересів теперішніх та майбутніх поколінь шляхом створення соціально-орієнтованої економіки, що спирається на раціональне використання природних ресурсів та на охорону навколишнього середовища[3].

На мікрорівні сталий розвиток частіше ототожнюється зі стабільним економічним розвитком та стійким фінансовим станом. Тобто ігноруються екологічні та соціальні наслідки виробничої діяльності, що порушує змістовну сутність сталого розвитку. Такий підхід не тільки призводить до постійного збільшення антропогенного забруднення, але й гальмує економічний розвиток самого підприємства. Тому під сталим розвитком підприємства слід розуміти такий розвиток, при якому поліпшення його економічних показників не погіршує екологічних показників і навпаки, що забезпечує збалансованість досягнення еколого-економічних цілей та гарантує соціальну гармонію.

В сучасних умовах оцінюючи варіанти розвитку транспортної системи України та підприємств суспільного транспорту не можна нехтувати вимогами сталого розвитку суспільства.

Якщо говорити про роль транспорту в забезпеченні сталого розвитку суспільства, то це передбачає необхідність врахування наступних факторів, на які впливає транспорт: охорону здоров'я; зменшення смертності; забезпечення сталого розвитку населених пунктів; захист атмосфери; боротьбу із змінами клімату; раціональне використання земельних ресурсів; збереження лісів і біологічної різноманітності.

Проблема оцінки впливу транспорту на навколишнє середовище знаходить відображення у вимірі зовнішніх витрат транспорту. Вперше поняття зовнішніх витрат, або «витрат переливу», описали К. Макконел та С. Брю. Зовнішні витрати в транспортній галузі є виразом екологічних наслідків діяльності, коли автовласник чи перевізник під час експлуатації транспортного засобу здійснює забруднення атмосфери, а «витрати переливу» несе на собі населення, яке відчуває на собі всі негативні наслідки забруднення атмосфери вуглекислим та угарним газом, незгорівшими вуглеводами, оксидами азоту та свинцем.

Сутність їх полягає в тому, що той, хто обирає для поїздки той чи інший вид транспорту, сплачує тільки свої експлуатаційні витрати. Негативний вплив транспортної одиниці під час такої поїздки на навколишнє середовище, витрати на ліквідацію аварій та інші витрати суспільства при цьому сплачує все суспільство. Оці додаткові витрати, які лягають важким тягарем на все суспільство, і є зовнішніми витратами.

На початку 70-років зарубіжні фахівці почали розробляти методики і схеми підрахунку шкоди, яку завдають економіці автомобільні затори. Так, через затори бюджет Японії у 2007 р. недоотримав 85 млрд дол. США «подарували» заторам 78 млрд дол., Німеччина близько 12 млрд євро. На жаль, офіційних даних про те, як відбулися затори на бюджеті України, поки що немає.

Група науковців Ю. Бараш, І. Корженевич, П. Лихопек [6] на основі розрахунків зовнішніх витрат деяких видів транспорту зробили висновок про їх розмір, що у 2007 році дорівнював 57 млрд грн. при розмірі ВВП 720 млрд. грн, що становить близько 8% ВВП. В структурі цих витрат вклад легкових автомобілів - 26 млрд грн., або 45%, автобусів - 4 млрд, або 7 %, вантажівок - 17 млрд грн., або 30%, 8 млрд грн., або 14% приходить на грузові поїзди та лише 2 млрд грн., або 3,5% - на пасажирські поїзди. Міський електричний транспорт в дослідженні автори не розглядали, однак, за характером екологічного впливу його можна співставити з пасажирськими поїздами, але в меншому обсязі.

Всі вищезазначені фактори доводять необхідність розвитку суспільного пасажирського транспорту особливо на відновлювальних екологічно-чистих енергетичних ресурсів. Наприклад у Великобританії під час Олімпіади 2012 року планують використовувати автобуси на паровій енергії, а в Польщі до чемпіонату Європи з футболу в 2012 році ввести в експлуатацію електричні автобуси.

Проте на теперішній час в Україні немає дієвих механізмів мотивації розвитку пасажирського електротранспорту. Основною причиною такого положення є збитковість підприємств суспільного пасажирського транспорту, як міського електротранспорту так і залізничного. Тому при визначенні та розробці проектів розвитку транспортних систем доцільно враховувати крім традиційних капітальних та експлуатаційних витрат і зовнішні витрати суспільства.

Очевидно, що ринковий механізм господарювання не здатний трансформувати ці витрати, тому необхідним є державне втручання та регулювання розвитку галузей, в яких такі витрати мають місце. Основні шляхи трансформації «витрат переливу» - це законодавче регулювання розвитку екологічно безпечних видів транспорту.

Висновок. Виходячи з цього можна визначити два рівня забезпечення сталого розвитку суспільного транспорту, на яких формуються ефекти від його розвитку: внутрішній рівень - забезпечення сталого розвитку самим підприємством, та зовнішній - забезпечення сталого розвитку з боку суспільства відповідними органами влади.

Поширення такого підходу надасть можливість не тільки визначати реальні витрати та ефекти від розвитку та експлуатації суспільного транспорту, а і, визначивши ефекти, створювати на цій основі механізм мотивації та взаємовпливу, який спонукатиме до розвитку та використання суспільного транспорту всіх суб'єктів-учасників процесу створення та споживання транспортних послуг: держави як представника суспільства, транспортних підприємств як суб'єктів господарювання та населення як споживачів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Димченко В.В. Соціально-орієнтоване управління організаційно-економічною стійкістю підприємств міського електричного транспорту в умовах формування ринкових відносин: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.10.01. «Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка» / В.В. Димченко. – Харків, 2003. – 20с.
2. Єремчук Р.А. Формування механізму управління стійким розвитком підприємства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.06.01. «Економіка, організація і управління підприємствами»/ Р.А. Єремчук. – Харків, 2005. – 20с.
3. Порядок денний на XXI століття, прийнятий конференцією ООН по навколишньому

середовищу та розвитку [Електронний ресурс]. – Ріо-де-Жанейро. – 3-14 червня 1992р. – Режим доступу: <http://www.un.org/russian/conferen/wssd/agenda21/>

4. Програма дій по подальшому здійсненню Порядку денного на XXI століття, прийнята Генеральною Асамблеєю ООН - [Електронний ресурс]. – 23-28 червня 1997р. - Режим доступу:

<http://www.un.org/russian/conferen/summit5/age21.htm>

5. К.Р. Макконел, С.Л. Брю. Экономикс: Принципы, проблемы и политика. В 2т.: Т.1. – Пер.с англ.. – Таллин: 1995. – 399с. – ISBN 5-87408-001-5

6. Ю.С. Бараш, И.П. Корженевич, П.А. Лихопек. Сравнение видов транспорта с учетом устойчивого развития общества/ Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. ак. В.Лазаряна. – 2008. – Вип.28. – 302с. – С.210-214. – ISBN 1993-9175

Аннотация. В статье рассмотрена сущность концепции устойчивого развития, подход к определению внешних общественных расходов транспорта и принцип создания механизмов мотивации устойчивого развития общественного транспорта, на макро- и микроуровнях.

Ключевые слова: устойчивое развитие, общественный транспорт, общественные транспортные расходы.

Summary. In the article essence of conception of steady development, going near determination of external public charges of transport and principle of creation of mechanisms of motivation of steady development of public transport, is considered on makro- and microlevels.

Keywords: steady development, public transport, public transport charges.

*Рецензент. д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 658.5.012.1

ДОСЛІДЖЕННЯ ТЕОРЕТИЧНИХ ПІДХОДІВ ПРОВЕДЕННЯ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ СВІТУ

Ковалевіч Л.С., заст. нач. фін.-екон. служби Донецької залізниці, здобувач (УкрДАЗТ)

У статті, з метою отримання теоретичного та практичного досвіду, розглядається основні етапи та світові тенденції проведення реформування залізничного транспорту.

Ключові слова: реформування залізничного транспорту, конкурентоспроможність залізниць, оперативне керування рухомим складом, акціонерне товариство, концерн, інфраструктура.

Постановка проблеми. Використання світового досвіду реформування у загальному виді викликано тим, що реформування залізничного транспорту це складний, багато етапний процес пов'язаний із здійсненням

організаційно-економічних, правових, технічних заходів, здатних привести залізниці до фінансового оздоровлення, збільшення обсягів перевезень вантажів та пасажирів, підвищення ефективності їх діяльності. На сучасному етапі