

пасажи́рських послуг враховує такі соціально-економічні фактори, як співвідношення накопиченої та споживаної частини національного доходу, між платоспроможним попитом населення і можливістю його задоволення та ін.

В сучасних умовах виникає необхідність в розробці економічних заходів щодо підвищення попиту на міські пасажирські перевезення саме громадським транспортом, особливо в мегаполісах, де число приватних автомобілів та чисельність населення перевищує пропускну спроможність вулиць та автомобільних доріг, що і приводить до незадоволення потреб пасажирів. Пасажирські перевезення метрополітемом в мегаполісах необхідно розвивати, так як вони є важливим елементом не тільки культурного рівня, а й відображають стан економічного розвитку всієї країни. Тому одним із важливих економічних заходів, направлених на вирішення цих задач є удосконалення діючої системи

ціноутворення на найбільш популярному виді міського пасажирського транспорту – метрополітені.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Базиліук А.В. Тарифоутворення у сфері пасажирських перевезень: монографія. – К.: НТУ, 2010. – 176 с.
2. Колесникова Н.М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті. – К.: КУЕТТ, 2007. – 349 с.
3. Крейнин А.В. Цены и ценообразование на транспорте. – М.: Знание, 1969. – 63 с.
4. Приймук О.Р. Пасажирський транспорт як макрофактор розвитку мегаполіса // Зб. наук. пр. Держ. економ.-технологіч. ун-ту т-ту: Сер. Економіка і управління. – К.: ДЕГУТ, 2012. – Вип. 19. – С. 30 – 37.

Аннотація. В статті розглядається значення і роль тарифів для ефективного функціонування всієї міської транспортної системи. Розглядаються питання необхідності удосконалення ціноутворення на метрополітені.

Ключеві слова: стоимость, городские пассажирские перевозки, метрополитен, тариф, цена, ценообразование.

Summary. The article discusses the importance and role of the tariff for the efficient functioning of the urban transport system. Investigate questions of the need to improve pricing for Metro.

Keywords: cost, urban passenger transport, metro, rate, price, pricing.

*Рецензент д.е.н., професор ДЕГУТ Пасічник В.І.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 330.34:656.2 (447)

ПРИНЦИПИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ГАРМОНІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Токмакова І.В. к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В статті обґрунтовано необхідність еволюції концепції стійкого розвитку в напрямку гармонізації, визначені принципи забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту.

Ключові слова: стійкий розвиток, принципи гармонійного розвитку, залізничний транспорт.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Залізничний комплекс є однією з найважливіших складових української транспортної системи. Він займає провідне місце в забезпеченні потреб суспільного виробництва та населення в перевезеннях. Його поточна ефективна діяльність та перспективи у майбутньому стримуються внутрішніми і зовнішніми чинниками, серед яких слід визначити: зменшення обсягів вітчизняного виробництва, низький рівень транзитних перевезень, прогресуюче старіння основних фондів підприємств галузі, недостатня якість транспортних послуг та ін.

Вирішення проблем залізничного комплексу, що накопичувалися десятиріччями, надзвичайно складна задача, що потребує обґрунтованих стратегічних рішень забезпечення розвитку галузі у довгостроковій перспективі. Тому актуальним є формування нової сучасної парадигми розвитку залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У роботах провідних вітчизняних вчених у галузі залізничного транспорту проблема розвитку залізничного транспорту розкривається у працях: Позднякової Л.О. [1], яка обґрунтовує необхідність соціально-економічного розвитку; Бараша Ю.С., Ейгуніса Г.Д., Цветова Ю.М., Макаренка М.В. [2-4],

які розробляють концептуальні основи реформування залізничного транспорту; Льчука В.П., Сича Є.М. [5], які обґрунтовують інноваційний шлях розвитку галузі; вчених наукової школи Диканя В.Л. [6-8], які досліджують різні складові забезпечення розвитку залізничного комплексу.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Поряд зі значною кількістю пропозицій й розробок щодо майбутнього вітчизняного залізничного комплексу недостатнім є теоретико-методологічне обґрунтування концептуальних основ його розвитку з урахуванням сучасних світових тенденцій, а також останніх наукових досліджень в галузі забезпечення розвитку соціально-економічних систем.

Метою статті є дослідження еволюції парадигми розвитку соціально-економічних систем у напрямку гармонізації, визначення принципів гармонійного розвитку вітчизняного залізничного транспорту.

Вклад основного матеріалу. Забезпечення дієвих рішень стратегічних завдань розвитку залізничного транспорту України потребує розробки та впровадження прогресивної і гуманістичної концепції.

Слід відзначити, що в останні два десятиріччя найпопулярнішою у різних секторах вітчизняної та світової економіки стала теорія стійкого розвитку, хоча її положення тільки в окремих випадках є основою розробок забезпечення розвитку залізничної галузі.

Концепція стійкого розвитку суспільства має достатньо тривалу історію становлення. Її виникненню і розробці сприяли об'єктивні передумови, що склалися в світі, в кінці ХХ сторіччя. Основною з них стало те, що існуюча традиційна концепція економічного зростання, орієнтована на постійне нарощування об'ємів національного виробництва, збільшення доходу і досягнення високої економічної ефективності, сприяла наростанню суперечностей між суспільством і природою.

Міжнародна комісія по навколишньому середовищу і розвитку, в 1987 р. дала наступне визначення стійкому розвитку: «Стійкий розвиток – цей такий розвиток, який задовольняє потреби теперішнього часу, але не ставить під загрозу здатність майбутніх поколінь задовольняти свої власні потреби. Таке трактування включає два ключові поняття:

1) поняття потреб, зокрема потреб, необхідних для існування найбідніших верств населення, які повинні бути предметом першочергового пріоритету;

2) поняття обмежень, обумовлених станом технології і організацією суспільства, що накладаються на здатність навколишнього середовища задовольняти нинішні і майбутні потреби» [9].

Базою стійкого розвитку суспільства є природно-гуманітарний синтез людини і природи. Завдяки інтелекту людини, його розуму і етичному відношенню до навколишнього середовища, економічна система повинна бути адаптована до природи і суспільства, що мало б стати вирішальним чинником економічного розвитку в постіндустріальному суспільстві.

Узгодження економічної, соціальної і екологічної точок зору та їх переклад на мову конкретних заходів, що є засобами досягнення стійкого розвитку — задача величезної складності, оскільки всі три елементи стійкого розвитку повинні розглядатися збалансовано. Так, має бути забезпечено: баланс між природою і суспільством (безпосередньо — економікою); баланс усередині суспільства на сучасному етапі його розвитку (між окремими країнами і їх регіонами); баланс між сучасним і майбутнім станом людства як деякою «цільовою функцією» розвитку (вимога зберегти життєві ресурси природи для майбутніх поколінь) [10].

Можна зробити висновок, що збалансованість є стрижнем концепції сталого розвитку, що актуалізує її значення. Проте, існують ряд обмежень, які не дозволяють забезпечити реалізації її цільових установок. Так, в концепції стійкого розвитку було вміщено всі сучасні світові проблеми (навколишнє середовище, бідність, диференціацію країн по рівню життя, дефіцит ресурсів, тероризм, рівноправність жінок, виховання і освіта, наркотики і т.д.). Те, що всі ці питання обговорені - звичайно, добре; погано те, що вони несистематизовані, не виявлена їх спільність, не підкреслені їх загальні корені, а тому і не знайдені адекватні підходи до рішення (намагатися вирішувати їх як незалежні - справа безнадійна). В результаті відбулася ідеологізація стійкого розвитку, під прапором якої, по суті справи, розвертається курс на розширення матеріального споживання, тоді як ідея стійкого розвитку припускає його обмеження на користь загального блага. Перетворення концепції стійкого розвитку в масову ідеологію обертається спрощенням - краще сказати знищенням самої ідеї. Зазначене обумовлює необхідність пошуку нової парадигми розвитку соціально-економічних систем.

Прогресивні погляди науковців вказують на те, що фундаментальною проблемою сучасних соціально-економічних систем різних рівнів є не їх марнотратство, застійність або неефективність. Все це – сторони однієї загальної медалі, яку можна охарактеризувати як дисгармонія, і, відповідно, вирішення цих проблем знаходиться в діалектиці єдності, яка припускає узгодження, гармонізацію інтересів, мети, дій і т.д., що в цілому є відображенням основних постулатів теорії гармонії.

Проблема гармонії в економіці займає значне місце. В 2003 р. вийшла у світ книга Клевліна А.І. і Моїсєєвої Н.К. про організацію гармонічного

виробництва [11]. В 2008 р. з'являється серія статей Клейнера Г.Б. про гармонічну економіку [12, 13], в 2009 р. – книга Семашко Л.М. про гармонічну цивілізацію [14] и в 2011 р. книга Івануса А.І. про гармонічний менеджмент [15]. На рівні внутрішньо фірмових виробничих процесів і відносин шляхи досягнення гармонії давно і активно обговорюються в літературі. По суті справи, до цього напрямку відносяться і система збалансованих показників Нортон-Каплана, і система організації гармонійного виробництва, і стейкхолдерська теорія фірми, і концепція управління підприємством на базі процесного підходу. На досягнення гармонії у відносинах між суб'єктами направлені також дослідження відносин «принципал – агент». Проте умови гармонії залишаються недостатньо досліджені.

Розкриваючи сутність гармонійного розвитку, слід відмітити, що на думку Клейнера Г.Б. в гармонійній економіці, на відміну від дисгармонійної, закладений могутній внутрішній потенціал подолання суперечностей в рамках еволюційного розвитку. Вчений стверджує, що зберігати стійку конкурентоспроможність може лише гармонійна економіка, бо те саме креативне руйнування, яке за Шумпетером є джерелом підприємницьких інновацій, тільки тоді приносить користь, коли його результат укоріняється «на економічному ґрунті». А це можливо за наявності глибинної «генетичної гармонії» між нововведеннями і середовищем їх абсорбції [13].

Гармонія в цілому – це відповідне поєднання єдності і різноманіття. Гармонія – це не крайність, не консенсус, не перемога і не поразка тих або інших сил. Це співпраця, синтез, сумісна еволюція.

В економічній теорії принцип гармонійності може певною мірою замінити відомий принцип максимізації. В стандартній теорії передбачається, що раціональний економічний суб'єкт оцінює результати своєї діяльності по значеннях якого-небудь

показника (доходу, прибутку, вартості, капіталізації і т.п.) і прагне досягнення максимального рівня цього показника. Принцип гармонії ж не вимагає від агента концентрації на якому-небудь одному показнику і, навпаки, рекомендує оцінювати результати роботи за мірою збалансованості всіх основних характеристик виробництва.

Можна констатувати, що гармонійний розвиток пов'язаний з усуненням дисгармоній, узгодженням суперечностей, протилежностей, різноспрямованих інтересів та вимагає постійного поліпшення властивостей об'єкту, приведення їх у відповідність (згоду) з вимогами і умовами, що змінюються.

Особливо актуалізується теорія гармонійного розвитку при необхідності модернізації соціально-економічних систем, так як за цих умов «виявляється» безліч напрямів, цілей й завдань, різноманітність інтересів, які необхідно погоджувати, гармонізувати, обґрунтовуючи єдину стратегію розвитку. Саме ця обставина дозволяє стверджувати, що на етапі модернізації до моменту вироблення єдиної цільової установки теорія гармонізації стає домінуючою.

Зважаючи на зазначене можна зробити висновок про доцільність застосування теорії гармонійного розвитку для формування відповідної концепції на залізничному транспорті, який вже достатньо довгий час знаходиться в перманентному стані реформування при невизначених цільових параметрах.

Виходячи з сутності гармонійного розвитку основними його принципами слід вважати: принцип збалансованості компонентів соціально-економічних систем; принцип розумних інновацій та принцип інтеграції (об'єднання зусиль), які розкриваються через часткові принципи, що представлено на рисунку.

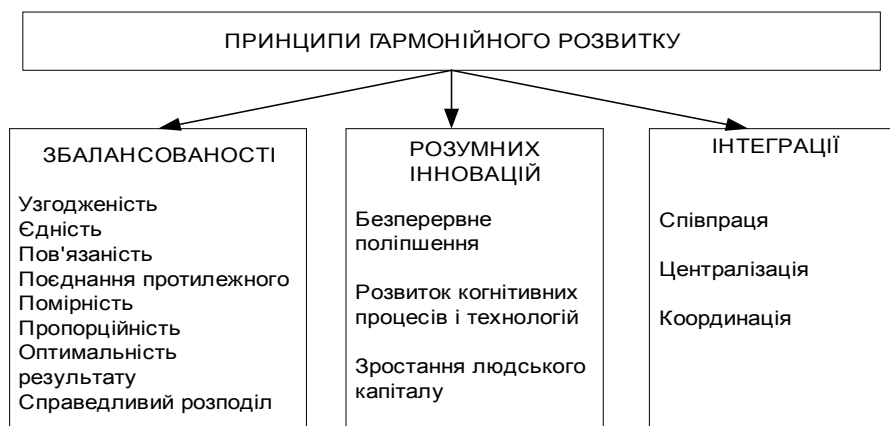


Рис. Принципи гармонійного розвитку (авторська розробка)

Для забезпечення гармонійного розвитку набуває дотримання принципу збалансованості, що залізничного транспорту особливого значення полягає в узгодженні соціально-економічних цілей

розвитку, встановленні балансу: централізації та децентралізації управління в галузі, державної та приватної власності, розвитку конкуренції та створення єдиної транспортної системи в країні, розподілу ресурсів для реалізації намічених планів й програм і т.п.

У вирішенні зазначених дисгармоній перспективним є застосування розумних інновацій, які є результатом реалізації інтегрального інтелекту суспільства, що забезпечують відповідність транспортної послуги та роботи залізничної галузі в цілому потребам та вимогам зовнішнього середовища. Можна виділити наступні пріоритетні напрями розвитку інтелектуального залізничного транспорту: створення інтелектуального потягу, інтелектуального локомотива, інтелектуальної вантажної станції, інтелектуальної системи диспетчерського управління рухом потягів. На порядку денному стоять також задачі створення інтелектуальних вокзалів і ситуаційних центрів як системоорганізуючого компоненту підготовки і ухвалення управлінських рішень.

Крім того, сучасні світові тенденції свідчать про важливість інтеграційних процесів в усуненні дисгармоній. Інтеграція на підприємствах залізничного транспорту має відбуватися як в системі управління, так і передбачати зміну організаційної структури, а також забезпечувати більш ефективну співпрацю як з постачальниками, так і з споживачами. Не менш важливим питанням є організація спільної діяльності з конкурентами, які мають стати партнерами при реалізації національно значимих проектів в Україні таких як розвиток міжнародних транспортних коридорів.

Висновок. Таким чином, обґрунтовано значення теорії гармонійного розвитку для залізничного транспорту як основи розробки відповідної стратегії, що дозволить забезпечити узгодження цінностей, інтересів та цілей розвитку галузі.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Позднякова Л.О. Соціально-економічна модель розвитку залізничного транспорту України: Автореф. дис... д-ра екон. наук: 08.02.03 / Л.О. Позднякова. – Х., 2002. – 30 с.
2. Проблеми та основні напрями реформування залізничного транспорту України / Ю.М.Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю.Цветов та ін. К.:КУЕТТ, 2007. – 222с.
3. Бараш Ю.С. Основні напрями структурної реформи залізничного транспорту / Ю.С.

Бараш // Залізничний транспорт України. – 2004. - №2. – С. 4.

4. Ейтутіс Г.Д. Механізм управління підприємствами залізничного транспорту України з урахуванням регіональних умов // Залізничний транспорт України. - 2006. - №3. - С. 26.

5. Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток / За ред. д-ра екон. наук, проф. Є.М. Сича. – К.: Логос, 2004.-381 с.

6. Дикань В.Л. Регулювання економічної діяльності підприємств залізничної галузі / В.Л. Дикань, Н.В. Чебанова // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць - Харків, УкрДАЗТ. - 2009. - № 25. – С.11-20.

7. Дикань В.Л. Система інтегрованого управління інвестиційно-інноваційним розвитком залізничного транспорту / В.Л. Дикань, О.Г. Кірдіна // Менеджмент і маркетинг інновацій. Науковий журнал. – Суми, ТОВ «ВТД «Українська книга», 2011. – №1. – С. 137-144.

8. Дикань В.Л. Транзитоспроможність транспортної системи країни / В.Л. Дикань, А.В. Толстова // Економіка: проблеми теорії та практики: Збірник наукових праць. - Випуск 251: Т.2. - Т.П. - Дніпропетровськ: ДНУ, 2009. – С. 539-543.

9. Урсул А.Д. Концепція устойчивого развития и проблема безопасности [Электронный ресурс] / А.Д. Урсул, А.Л. Романович. - Режим доступа: http://www.philosophy.nsc.ru/journals/philscience/11_01/05_ursul.htm

10. Фофанов В.П. Региональный аспект устойчивого развития / В.П. Фофанов – М., 1999. – 240 с.

11. Клевлин А.И. Организация гармоничного производства (теория и практика) / А.И. Клевлин, Н.К. Моисеева. – М.: Омега.- Л, 2003.- 360 с.

12. Клейнер Г.Б. Стратегия системной гармонизации экономики России / Г.Б. Клейнер // Экономические стратеги. – 2008. - №05-06. – С. 72-79.

13. Клейнер Г.Б. Экономика должна быть гармоничной [Электронный ресурс] / Г.Б. Клейнер // Экономика и жизнь. – 2008. - №19. – Режим доступа: <http://www.akdi.ru/scripts/articles/smotri.php?z=2056>

13. Семашко Л.М. Гармоничная цивилизация. Инновационные проекты Глобального Союза Гармонии / Л.М. Семашко. – СПб.: Лита, 2009.- 264 с.

14. Иванус, А. И. Гармоничный инновационный менеджмент / А.И. Иванус. – М. : Книжный дом «ЛИБРО-КОМ», 2011. – 248 с.

Аннотация. В статье обоснована необходимость эволюции концепции устойчивого развития в направлении гармонизации, определенные принципы обеспечения гармоничного развития железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: устойчивое развитие, принципы гармоничного развития, железнодорожный транспорт.

Summary. In the article the necessity of evolution of conception of steady development in the direction of harmonization is grounded, definite principles of providing of harmonious development of railway transport.

Keywords: steady development, principles of harmonious development, railway transport.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.*

УДК 658.5:656.224

УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА РАХУНОК КІЛЬЦЮВАННЯ ПОЇЗДІВ ТА ПІДВИЩЕННЯ ШВИДКОСТІ РУХУ

Чаркіна Т.Ю., асистент (ДНУЗТ)

В статті запропоновано новий методичний підхід, щодо підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень за рахунок кільцювання рухомого складу, підвищення швидкості руху та скорочення терміну його обороту.

Ключеві слова: конкурентоспроможність, пасажирські перевезення, рухомий склад, кільцювання поїздів, термін обороту, швидкість руху.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Незначне скорочення терміну поїздки не завжди приводить до значного економічного ефекту, оскільки в цьому разі не зменшується кількість рухомого складу, а витрати на курсування пасажирського поїзду майже не змінюються. Кільцювання пасажирських поїздів лише тоді має суттєву ефективність, коли термін обороту рухомого складу скорочується рівно на добу. Ці розрахунки часто виконуються фахівцями залізниць без наукового підґрунтя, які враховують тільки позитивний ефект, а негативний – втрата доходів від скорочення кількості перевезених пасажирів, залишився поза увагою.

До 2012 року Укрзалізниця визначала фактичну рентабельність окремих пасажирських поїздів у дальньому сполученні дуже наближено за рахунок 4 коефіцієнтів, які суттєво спотворювали їх ефективність.

У 2011 році Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (ДНУЗТ) на замовлення Головного пасажирського управління Укрзалізниці виконав науково-дослідну роботу [3], в якій розробив нову методику визначення рентабельності окремого пасажирського поїзда у дальньому сполученні на базі звітної форми 10 зал. Для аналізу розбіжності показників рентабельності за 4-ма коефіцієнтами та новою методикою ДНУЗТ було виконано розрахунок поїзда Дніпропетровськ-Київ № 79/80, які показали, що попередня рентабельність була завищена майже на 30 %. Укрзалізниця перевірила розрахунки ДНУЗТ та затвердила нову методику визначення рентабельності окремого пасажирського поїзду.

Слід зауважити, що поява нової методики дозволила остаточно визначити збитковість або

прибутковість окремого пасажирського поїзда для прийняття конкретних заходів щодо підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланням на джерела. В останні 10 років Укрзалізниця для підвищення ефективності використання дефіцитного рухомого складу використовує принцип кільцювання пасажирських поїздів. Теоретичні аспекти цієї проблеми були досліджені в роботі Ю. С. Бараша [1,2], Л. М. Лобойко [6], О. О. Карась [4], О. М. Кривопішина [5], В. М. Самсонкіна [7], О. М. Гудкова [7], В. В. Скалозуба [8] та науково-дослідних роботах, виконаних ДНУЗТ на замовлення Укрзалізниці. Але ці дослідження вирішували проблему кільцювання рухомого складу без зміни швидкості та розкладу руху пасажирського поїзда. В решті решт кільцювання рухомого складу досягала певних результатів, але не оптимізувала розклад руху пасажирських поїздів.

Виділення невирішених частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття. Скорочення значної кількості збиткових нічних поїздів та заміна їх на денні з підвищеною швидкістю виконується фахівцями залізничного транспорту взагалі без економічного обґрунтування, оскільки наукова методика визначення рентабельності окремого пасажирського поїзда була розроблена ДНУЗТ на початку 2012 року, але програма автоматизації розрахунків до неї ще не передана Укрзалізниці.

Формування цілей статті (постановка завдання). Мета даної статті стосується розробці нового методичного підходу, щодо підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень за рахунок кільцювання рухомого складу,