

КОНЦЕПЦІЯ ПОБУДОВИ ЕКОНОМІЧНОЇ СИСТЕМИ ПРИМІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Обґрунтовано доцільність побудови моделі економічної системи приміського пасажирського залізничного транспорту України та запропоновано концептуальний підхід до її побудови в сучасних умовах, надано визначення цієї системи, виділено її складові та приведено їх визначення.

Ключові слова: економічна система, приміський пасажирський залізничний транспорт України

Обоснована целесообразность построения экономической системы пригородного пассажирского железнодорожного транспорта Украины и предложен концептуальный подход к её построению в современных условиях, дано определение этой системы, выделены её составляющие и приведено их определение.

Ключевые слова: экономическая система, пригородный пассажирский железнодорожный транспорт Украины

The advisability of construction of economic system model of Ukrainian suburban passenger railway transport is grounded. The conceptual approach to its construction in present conditions is proposed. The components of this system are separated. The definitions of this system and its components are given.

Keywords: economic system model, Ukrainian suburban passenger railway transport

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями

Покращення фінансово-економічного стану приміського залізничного транспорту обумовлено вирішенням комплексу задач щодо удосконалення елементів його економічної системи. Для цього слід з'ясувати і уточнити сутність економічної системи приміського залізничного транспорту та взаємозв'язок її основних складових, спираючись на загальні поняття системи і порядок її побудови.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланнями на джерела

Питаннями удосконалення функціонування економічних систем на мікроекономічному рівні присвячено роботи різних авторів [1 – 4].

У загальному розумінні «система» (в перекладі з грецької – ціле, що складається з частин; з'єднання) – це множина елементів, що перебувають у відносинах та зв'язках один з одним, котра утворює визначену цілісність, єдність [5, с. 463].

Перші уявлення про систему як упорядкованість та цілісність буття виникли ще за часів античності. З часом вони розширювалися, набували нових форм та сфер застосування, а в 40–50-х рр. ХХ ст. почалася активні дослідження задачі побудови чітко визначеного поняття «система» та розробки оперативних методів її аналізу. Загалом поняття системи із середини ХХ ст. стало ключовим серед філософ-

ських, природознавчих, лінгвістичних понять [5, с. 463].

В науково-технічному знанні (кібернетика, системотехніка, системний аналіз тощо) в рамках системного підходу, загальної теорії систем, різних спеціальних теорій систем проводиться розробка проблематики, пов'язаної з дослідженнями і конструюваннями різних систем [5, с. 463]. Система має чотири напрямки тлумачення – це або порядок у взаємозв'язку визначених дій, або форма організації; єдність структурно розташованих та взаємопов'язаних частин, або форма устрою суспільства, або об'єднання чи установа з однорідними задачами [6, с. 582].

Енциклопедична література виділяє різні типи систем, що класифікують за різними ознаками: матеріальні (неорганічної природи і живі) та абстрактні (наукових знань, лінгвістичні, логічні), статичні і динамічні; детерміновані, ймовірнісні; закриті та відкриті; автоматизовані, економічні тощо [5, с. 464].

В сучасний період наукова думка націлена як на дослідження в області загальної теорії систем, так і на оволодіння конкретними знаннями про різні типи і аспекти систем. Такі науково-прикладні дослідження конкретних систем спираються на принцип ієрархічності, сутність якого полягає в тому, що дослідження будь-якої системи можливо тільки за умови розгляду її як елемента системи більш високого рівня (надсистеми). При цьому сам елемент, що досліджується, слід розглядати як окрему систему, що складається із притаманних їй елеме-

нтів. Тобто ієрархічність побудови систем проявляється як сукупність взаємопов'язаних систем різного рівня [7, с. 3-4].

Основними методами дослідження системи як упорядкованої сукупності її компонентів є дедуктивний метод, основним принципом якого є побудова висновків «від загального до часткового», і метод поступових наближень, що передбачає отримання адекватних знань про систему шляхом оперування первинно неповними і обмеженими знаннями про неї і поступового, послідовного їх поглиблення.

Економічна система являє собою сукупність усіх видів економічної діяльності людей у процесі їх взаємодії, спрямованих на виробництво, обмін, розподіл та споживання товарів і послуг, а також на регулювання такої діяльності відповідно до мети суспільства [8, с. 444]. Основними складовими економічної системи є підсистеми, кожна з яких складається з окремих елементів, компонентів із властивою їм сукупністю зв'язків між собою і розвивається за спільними для всієї економічної системи законами, а також за властивими лише для даної підсистеми законами і суперечностями [8, с. 444].

Виділення невирішених частин загальної проблеми, котрій присвячується стаття

Проте, переважну більшість досліджень присвячено питанням оптимізації роботи економічних систем промислових підприємств. Натомість, ґрунтовним дослідженням економічної системи залізничного транспорту загалом, і приміського зокрема, що давали б узагальнююче уявлення про їх цілісний характер як структуровану сукупність взаємопов'язаних елементів, що входять до її складу, приділялось недостатньо уваги.

Формування цілей статті (постановка завдання)

Мета статті полягає у розкритті та обґрунтуванні підходу до побудови економічної системи приміського пасажирського залізничного транспорту України в існуючих умовах.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів

Визначення елементного складу і структури економічної системи приміського пасажирського залізничного транспорту, процесів, що обумовлюють взаємозв'язок її складових і побудова її розгорнутої моделі потребує окремого глибокого дослідження. Передумовою застосу-

вання системного підходу щодо обґрунтування шляхів покращення економічного стану приміського залізничного транспорту є прискіпливий розгляд окремих її елементів. З огляду на поставлену мету статті, доцільно дати визначення економічної системи приміського пасажирського залізничного транспорту, її основних складових, показати їх взаємозв'язок, характерні властивості системи і, спираючись на це, означити концептуальні підходи до побудови її моделі. Це дасть можливість зосередитись на тих елементах економічної системи, удосконалення яких має пріоритетне значення для покращення економічного стану приміського залізничного транспорту і забезпечення його конкурентоспроможності.

Складові (компоненти) економічної системи (підсистеми, елементи) в залежності від означеної форми, типу зв'язків можуть класифікуватись за різними критеріальними ознаками: функціональною, технологічною, споживчими властивостями, віковою, територіальною, рейтинговою ознакою тощо.

Економічна система приміського пасажирського залізничного транспорту є складовою частиною процесу приміських залізничних перевезень населення, що функціонує у сукупності ринкових економічних взаємовідносин, котрі виникли між державою, місцевими органами самоврядування, залізницями, структурними підрозділами приміського залізничного транспорту та фізичними особами (тобто пасажирами, населенням). Вона являє собою упорядковану діючу цілісну генеральну сукупність груп взаємопов'язаних, взаємообумовлених та взаємозалежних економічних процесів (економічних підсистем), що відбуваються поміж суб'єктами господарчої діяльності, котрі надають послуги у сфері приміських перевезень населення, та споживачами цієї послуги – пасажирами приміського залізничного транспорту.

Метою вдосконалення економічної системи є підвищення ефективності та якості пасажирських перевезень приміським залізничним транспортом і, таким чином, забезпечення його конкурентостійкості на ринку транспортних послуг на основі розширеного відтворення.

Надсистемою для економічної системи приміського залізничного транспорту є економічна система пасажирських перевезень залізничним транспортом.

Економічна система приміського залізничного транспорту, як і будь-яка система, містить в собі сукупність підсистем.

Підсистема економічної системи приміського залізничного транспорту – це її складова частина, що являє собою деякий комплекс еконо-

мічних елементів, що проявляються як локальні процеси, яким властивий тісний функціональний та організаційний зв'язок у визначеній сфері економічної діяльності з надання послуг із перевезень населення залізницею у приміському сполученні.

Видається, що для економічної системи приміського залізничного транспорту можна виділити, на нашу думку, такі підсистеми, як організаційно-економічна, техніко-економічна, соціально-економічна, фінансово-економічна підсистеми, підсистема трудових функцій та маркетингова підсистема. Кожна підсистема, у свою чергу, складається із сукупності взаємодіючих один з одним елементів.

Елементом економічної підсистеми приміського залізничного транспорту є локальний економічний процес, що протікає у взаємодії з іншими економічними процесами (елементами) визначеної економічної підсистеми.

Організаційно-економічна підсистема – це складова частина економічної системи приміського залізничного транспорту, що являє собою сукупність процесів утворення, упорядкування, узгодження та удосконалення взаємозв'язків між окремими підсистемами та елементами економічної системи, що забезпечують оптимальну організацію приміського залізничного сполучення в умовах конкурентного оточення. Цій підсистемі властиві такі процеси, як визначення виробничих та управлінських функцій і на цій основі формування організаційно-виробничої структури, що обумовлена функціональними зв'язками між структурними підрозділами; а також визначення напрямків, маршрутів приміських перевезень та складання розкладу руху поїздів; узгодження з органами місцевого самоврядування організаційних питань відповідно вимогам нормативних та законодавчих актів тощо.

Техніко-економічна підсистема – це складова частина економічної системи приміського залізничного транспорту, що являє собою сукупність техніко-економічних відносин, що проявляються в процесах використання знань, досвіду людей, матеріалізованих у засобах перевезень населення приміським залізничним транспортом та забезпечують оптимальні умови його функціонування на ринку транспортних послуг. До підсистеми може бути віднесено такі елементи, як техніко-економічні аспекти використання активної частини (вид рухомого складу, його формування, швидкість руху, населеність тощо) та пасивної частини основних виробничих фондів, а також невиробничих основних фондів; пропускної спроможності (уз-

годження графіку руху приміського рухомого складу з урахуванням пропускної спроможності тощо), утримання та ремонту основних фондів, визначення та обґрунтування напрямків інноваційної діяльності тощо.

Соціально-економічна підсистема – це складова частина економічної системи приміського залізничного транспорту, що є сукупністю процесів формування та дії суспільних норм та правил в сфері приміських залізничних перевезень пасажирів, які обумовлено рівнем економічного розвитку суспільства, що дозволяє створити оптимальні умови для їх функціонування у середовищі ринкової конкуренції. До підсистеми можуть бути віднесені такі елементи, як забезпечення дотримання умов законодавства щодо перевезень пільгових категорій громадян, розробка нормативних і правових актів з перевезення населення у приміському сполученні і контроль за їх виконанням, створення робочих місць і умов забезпечення соціальних гарантій трудовому колективу тощо.

Фінансово-економічна підсистема – це складова частина економічної системи приміського залізничного транспорту, що являє собою процес створення, розподілу та використання фондів грошових коштів, а також створення умов розширеного відтворення на основі стратегії подальшого інноваційно-інвестиційного розвитку приміського залізничного транспорту. До підсистеми можна віднести такі елементи: управління доходами, витратами, прибутком, інвестиційною діяльністю тощо.

Підсистема організації та виконання трудових функцій – це складова частина економічної системи приміського залізничного транспорту, яка являє собою сукупність організації та виконання трудових процесів доцільної діяльності людей, що відповідає їх економічним інтересам та спрямована на створення оптимальних умов для приміських пасажирських залізничних перевезень в сфері конкуруючих видів транспорту. До неї можуть бути віднесені наступні елементи: організація та нормування процесу праці, організація заробітної плати, забезпечення трудовими ресурсами тощо.

Маркетингова підсистема – це складова частина економічної системи приміського залізничного транспорту, що являє собою сукупність трудових ресурсів, технічних засобів та правил поведінки співробітників підприємства, що дозволяють організувати бізнес-процеси взаємодії підприємства з ринком таким чином, що бізнес становився більш ефективним, в тому числі й мав би окупити саму маркетингову систему. До неї можна включити такі елементи, як

вивчення ринку транспортних послуг, розробка та впровадження заходів щодо посилення конкурентоспроможності приміського залізничного транспорту тощо.

Адекватне й раціональне співвідношення між окремими підсистемами та між їх елементами найбільше залежить від господарського механізму, який є, по-перше, механізмом використання економічних законів; по-друге, механізмом розв'язання суперечностей економічної системи; по-третє, функцією реалізації відносин власності; по-четверте, механізмом узгодження економічних інтересів; по-п'яте, механізмом всебічного розвитку людини [8, с. 445]. Таким чином, господарський механізм в рамках економічної системи приміського залізничного транспорту є способом регулювання взаємовідносин сукупності її підсистем та елементів.

Вище означені лише загальні підходи до побудови моделі економічної системи приміського пасажирського залізничного транспорту. Проте, її дієве вдосконалення можливе за чіткої уяви про саму економічну систему, її побудову, механізм функціонування і системоутворюючі процеси. Отримати таку уяву можна тільки шляхом створення повної та докладної моделі згаданої системи з визначенням всіх її підсистем, елементів та існуючих взаємозв'язків між ними. Це надасть можливість встановити, що є входом і виходом кожної підсистеми і складових її елементів, ступінь їх результативності, виявити з позиції їх функціонально-вартісної оцінки найменш результативні складові системи. Лише на основі такого поглибленого моделювання доцільно приймати рішення про ліквідацію або вдосконалення низькоефективних елементів системи за обов'язкового моделювання можливого впливу такої перебудови на ефективність системи в цілому.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку

Для визначення концепції побудови економічної системи приміського пасажирського залізничного транспорту України було застосовано системний підхід, в основі якого лежить розгляд об'єктів як цілісної системи, котрій властиве розмаїття типів зв'язку поміж її ком-

понентами. Такий підхід дозволить виявити найбільш значущі задачі, від вирішення яких залежить ефективне функціонування приміського залізничного транспорту, забезпечення його конкурентоспроможності, а також дасть можливість розкрити причини виникнення проблем та виявити шляхи їх розв'язання. Це створить передумови для подальших більш глибоких досліджень найважливіших напрямків удосконалення функціонування приміського залізничного транспорту, що визначають рівень ефективності його функціонування.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Бурков, В. Н. Механизмы функционирования организационных систем [Текст] / В. Н. Бурков, В. В. Кондратьев. – М.: Наука, 1981. – 384 с.
2. Забродский, В. А. Устойчивость экономико-производственных систем [Текст] / В. А. Забродский, П. А. Иващенко, О. Г. Штрассер. – Деп. в ВИНТИ 10.08.78, № 2682-78 Деп. – 15 с.
3. Методы организации адаптивного планирования и управления в экономико-производственных системах [Текст] / В. И. Скурихин [и др.]. – К.: Наук. думка, 1980. – 272 с.
4. Чумаченко, Н. Г. Принятие решений в управлении производством [Текст] / Н. Г. Чумаченко, А. П. Савченко, В. Г. Корнев. – К.: Техника, 1978. – 192 с.
5. Большая советская энциклопедия. Т. 23: Сафлор – Соан [Текст] / под ред. А. М. Прохорова. – 3-е изд. – М.: Советская энциклопедия, 1976. – 640 с.
6. Большая экономическая энциклопедия [Текст] / Т. П. Варламова [и др.]. – М.: ООО «Издательство «Эксмо», 2007. – 816 с.
7. Балака, Е. И. Автоматизированная подсистема иерархического представления экономической информации [Текст] / Е. И. Балака, М. И. Главчев // Вестник Харьковского гос. политехн. ун-та. – 1997. – № 21. – С. 3-4.
8. Економічна енциклопедія [Текст] : У 3-х тт. / ред. рада: Б. Д. Гаврилішин (голова) [та ін.]. – К.: Академія; Тернопіль: Акад. нар. госп-ва, 2000-2002. – Т. 1 : А (абдан) – К (концентрація виробництва) / редкол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) [та ін.]. – 2000. – 863 с.

Надійшла до редколегії 18.03.2010.

Прийнята до друку 31.03.2010.