

УДК 656.072:330.36

**ТРАНСФОРМАЦІЙНІ ЕФЕКТИ
РОЗВИТКУ СФЕРИ
ПАСАЖИРОПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Гудкова В.П., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)

Сфера пасажироперевезень (СПП) постійно перебуває у трансформацій-ному стані. Впроваджуються нові техніко-технологічні ресурси, змінюється характер економічних відносин, відбувається реструктуризація підприємств та реорганізація галузі. Локальні трансформаційні процеси визначають загальні кількісно-якісні параметри розвитку та посилюють або послабляють соціально-економічне значення СПП у суспільному середовищі.

В межах загальнотеоретичного підходу результати функціонування і розвитку економічних систем оцінюються на підставі рівня економічного зростання і виходячи з ефективності суспільного виробництва. Між тим відповідно до діючого механізму подання статистичних даних, відокремити СПП і надати адекватну оцінку внеску пасажирського транспорту в загальне економічне зростання досить складно. Можна лише узагальнено демонструвати вартісну участь СПП і деталізувати окремі рольові аспекти через обсяги перевезення пасажирів та масштаби автомобілізації країни. Розрахунки, виконані з врахуванням наведених припущень, дозволяють встановити специфічні закономірності зміни вартісних та кількісних показників діяльності.

Економічна діяльність СПП у своєму розвитку супроводжується виявленням трансформаційних ефектів та свідчить про незакінчений характер формування економічної системи галузі. Під час переміщення населення прискореними темпами (порівняно з діяльністю транспорту і зв'язку) зростає проміжне споживання, а більш стримане збільшення валової доданої вартості (ВДВ) пояснюється деструктивним характером її формування. З особливими проявами підтверджуються трансформаційні зрушення вартісних пропорцій, що зводиться до стану економічної розбалансованості. Незважаючи на належність СПП до сфери обслуговування отже відносно більшу потребу у залученні людського фактору, що в умовах концентрації уваги на наданні різноманітних і якісних послуг об'єктивно повинно призводити до швидкого зростання витрат на оплату праці, а отже й до прискореного збільшення ВДВ, динаміка ВДВ повільніша, частка у вартості продукції зменшується, як й внесок у формування ВВП. Суспільна потреба до встановлення вартості послуг пасажиром на рівні нижчим за собівартість призводить до формування

ВДВ з додатної та від'ємної частин. Від'ємна ВДВ демонструє втрачені економічні вигоди, встановлює розмір вирахування вартості та компенсується додатною ВДВ. Збитковість господарської діяльності поряд з компенсацією втрат свідчить про неврегульованість відносин, розбалансованість грошових потоків й неузгодженість економічних інтересів та пов'язана одночасно з недосконалістю дії ринкового механізму та недосконалим вибором об'єктів і способів державного регулювання.

Вивчення динаміки кількісних показників продукції СПП вказує на зміну характеру перевізної діяльності. Виходячи з запиту населення здійснюються перевезення за більш тривалими маршрутами, впроваджуються технології з прискоренням руху транспортних засобів і скороченням часу поїздки, через віддалене працевлаштування і розвиток територіально розосереджених об'єктів тяжіння пасажиропотоків посилюються та змінюються властивості поточних міграційних тенденцій, як наслідок виникає необхідність та створюються можливості для трансформації характеру переміщень, а саме до зростання середніх відстаней перевезення пасажирів, автомобілізації та індивідуалізації пасажирського транспорту.

УДК 656.23: 656.224

**ЗВАЖЕНІСТЬ СОЦІАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ
ДЕРЖАВИ ВІДНОСНО ПІЛЬГОВИХ
ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В
УКРАЇНІ**

Гулай О.С., аспірант (УкрДАЗТ)

При здійсненні класифікації наявних в Україні пільг на проїзд залізничним транспортом, можна виділити організаційно-економічний аспект пільгових залізничних перевезень пасажирів:

1. За розміром наданої пільги (надання права безкоштовного проїзду чи зі знижкою);
2. За тривалістю дії відповідної пільги (на рік, сезонна, разова, та ін.);
3. За видами сполучення (тільки у приміському, прямому, місцевому, дальньому, у всіх видах сполучення).

На даний момент соціальні пільги охоплюють значну частину населення, в умовах країни, яка стала на шлях розвитку та реформування, підтримка соціально незахищених верств населення дуже важлива і суттєва. По-перше, з наданням соціальних пільг підтримується життєвий рівень громадян, по – друге, формується довіра та впевненість громадян у дієвості своєї держави та вищому керівництві,

по-третє, надання соціальних пільг стимулює робітничі сили до виробництва та зменшує «відтік розумів» за кордон. Що стосується пільгових перевезень на залізницях, то цілком зрозуміла їх соціальна зваженість для підтримки малозабезпечених верств населення, забезпечення довіри з боку населення країни, але при цьому залишається спірним питання недоотримання фінансування з боку держави за проїзд пільгових категорій, адже довіра людей та відчуття соціальної захищеності з боку держави формується не тільки шляхом можливих бюджетних перевезень (вартість квитка на відстань до 50 км – 8 грн, до 140 км не перевищує 11 грн на 14.03.2011 року). Взагалі, при аналізі даних, бачимо що вартість квитка у 1 зоні (на відстань від 1-5 км) коливається в межах 3,00 – 4,25 грн, тоді як на аналогічний вид транспорту – автомобільний на цю ж саму відстань – близько 4,25 – 5 грн. Хоча в порівнянні з автомобільним транспортом, експлуатаційні витрати залізничного транспорту на цю ж відстань значно вищі. На відстань від 10 до 40 км (2,3,4,5 зона) у приміському залізничному сполученні, повний квиток коштує від 3-4,5 грн, на мінімальну відстань, до 7 грн у найвіддаленішу з цього проміжку що теж є значно дешевшим, ніж на аналогічних видах транспорту. При проїзді на відстань 91- 100 км (11 зона) на залізничному транспорті вартість дорівнює 7,5 – 13,75 грн. відповідно по даним дирекцій залізниць, на таку ж відстань у автомобільному транспорті – 30 – 38 грн відповідно. На відстань до 200 км (зона 21) вартість коливається в межах від 12 до 23 грн, у порівнянні з автомобільним транспортом на аналогічні відстані, коштує приблизно 100 грн. Тобто, бачимо, що у порівнянні з конкурентним для залізниць видом транспорту – автомобільним, вартість повного квитка для проїзду на таку ж саме відстань, залізничні приміські перевезення значно дешевші для населення.

За підсумками роботи Укрзалізниць у 2010 році, від пасажирських залізничних перевезень отримано доходів на суму 378,7 млн. грн, тоді як експлуатаційні витрати становлять 3218,0 млн. грн., тобто покриття експлуатаційних витрат становить 12% , що ще раз підкреслює соціальність залізничних приміських перевезень в Україні.

Таким чином, соціальна політика держави відносно пільгових перевезень має велике значення для суспільства в рамках підтримки життєвого рівня населення, створення умов вільного переміщення, заохочування працівників до праці, що дозволяє виробити основне ВВП всієї країни, тому вона повинна виконуватись державою в повному обсязі. Разом з тим, підтримка рівня життя населення та

заохочування працівників до виробництва - не лише низькі тарифи. Задоволення потреб у переміщенні – це основна задача транспорту, згідно з законодавством, але повинна враховуватись потреба, передусім, не лише в дешевому переміщенні, але й у комфортному та якісному.

УДК 656.223.2.001.18

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ ВИБОРУ КАТЕГОРІЇ ПОЇЗДІВ ДЛЯ ОБСЛУГОВУВАННЯ МІСЦЕВОЇ РОБОТИ

*Данько М.І., д.т.н., професор,
Лаврухін О.В., к.т.н., доцент,
Рибальченко Л.І., аспірант (УкрДАСТ)*

В умовах розвитку транспортного ринку та конкуренції одним із основних питань для системи перевезень є своєчасне забезпечення вагонами необхідного типу усіх відправників вантажу відповідно їхніх заявок. Виконання визначеної умови ускладнюється у зв'язку з недостатньою кількістю вагонів та їх незадовільним станом. Одним із варіантів вирішення цієї задачі є раціональне використання рухомого складу – його розподіл та доставка. З вище зазначеного витікає, що це питання стосується удосконалення оперативного планування.

Модель повинна враховувати всі фактори, які мають вплив на роботу поїзного диспетчера стосовно визначення способу доставки порожніх вагонів для надання вантажовласникам. З цією метою в даній науковій роботі сформовано модель, яка на основі динамічного аналізу за умови врахування основних факторів впливу (кількості порожніх вагонів, довжини поїзда, кількості колій, на яких проводиться маневрова робота, відстані між станцією знаходження порожніх вагонів та станцією, на яку треба доставити вагони під навантаження, витрат на маневрову роботу, терміну подачі вагонів під навантаження) надасть можливість ДНЦ отримувати обґрунтовані рішення щодо вибору раціонального варіанту розвезення порожніх вагонів по дільниці. В результаті функціонування даної моделі поїзний диспетчер отримає можливість не тільки визначити раціональну кількість порожніх вагонів під навантаження, але й категорію поїздів, якими доцільно виконувати визначену технологічну операцію.

З вище зазначеного витікає, що задача являється слабо структурованою, тому формалізація її передбачає використання апарату