

УДК 656.072:330.36

*Вікторія Гудкова,
Олександр Гудков*

ДІАГНОСТИКА СТАНУ ТА ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ РИНКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Розглянуто головні показники пасажирських перевезень. Встановлено закономірні співвідношення та виявлено тенденції зміни кількісно-якісних характеристик. Зазначено залежність сегментації ринку від відстані переміщення, проаналізовано структуру перевезень за видами транспорту загального користування, розподіл форм власності, інтенсивність використання шляхів сполучення.

Ключові слова: перевезення пасажирів, відстань переміщення, рухливість, види транспорту, форми власності.

Рассмотрены основные показатели пассажирских перевозок. Установлены закономерные соотношения и выявлены тенденции изменения количественно-качественных характеристик. Указано на зависимость сегментации рынка от расстояния перемещения, проанализированы структура перевозок по видам транспорта общего пользования, распределение форм собственности, интенсивность использования путей сообщения.

Ключевые слова: перевозка пассажиров, расстояние перемещения, подвижность, виды транспорта, формы собственности.

The main indicators of passenger transportation. The laws of correlation and identified trends in quantitative and qualitative characteristics. Pointed to the dependence of the market segmentation of distance traveled, to analyze the structure of travel by public transport, the distribution of ownership, usage of communications.

Keywords: carriage of passengers, the travel distance, mobility, modes of transport, type of ownership.

Постановка проблеми в загальному вигляді. Сфера пасажироперевезень (СПП) функціонує у суспільному середовищі для задоволення потреб населення у переміщенні та додатковому обслуговуванні, враховуючи організаційно-економічні обмеження щодо утворення соціально-економічних явищ та спрямування процесів транспортного розвитку. Необхідність забезпечення стійкого функціонування галузевих підприємств та постійного удосконалення кількісно-якісних параметрів обслуговування населення вимагає постійного вивчення порівняльної статистики та динаміки відповідних суспільно-транспортних процесів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Користуючись висловом Н. М. Куніциної слід наголосити, що сучасна наукова думка будь-які дослідження «статичних явищ в економіці» та «динамічних закономірностей в процесах» [1, с. 26] широко

© Гудкова В. П., Гудков О. М., 2012

використовує як інструментарій для встановлення причинно-наслідкових зв'язків, пошуку причин дисбалансу, вибору способів усунення несприятливих умов, а отже досягнення стану рівноваги відповідного сучасним вимогам суспільства. Методологічні основи дослідження статичних станів і динамічних процесів закладено у працях В. М. Геєця [2], М. Д. Кондрат'єва [3], А. И. Кочеткової [4], Я. В. Кульчицького [5, 6], І. Лукінова [7], Д. С. Львова [8], М. И. Туган-Барановського [9], А. С. Філіпенко [10], Р. Харрода [11], Й. Шумпетера [12] та багатьох ін. Як свідчать проведені узагальнення у статичному сприйнятті економічні явища розглядаються концепціями рівноваги, у динамічному – концепціями розвитку. Але в будь-якому випадку зазначені теоретичні підходи знаходяться в тісному зв'язку і взаємозалежності, користуючись відповідно висновками щодо змін та уявленнями щодо незмінного. Згідно з науковими надбаннями М. Д. Кондрат'єва [3] закони статички розкривають структуру у внутрішній та зовнішній взаємодії та у стійкій рівновазі, а закономірності динаміки виявляються під час порушення врівноваженого стану, якісних зрушень у пропорціях, коливаннях траєкторій руху. Пізнання структурних закономірностей та закономірностей кількісно-якісних зрушень дозволяє виявити зміст, передумови та періодичність коливань, обрати найефективніші, отже найвигідніші та найменш витратні шляхи розв'язання суперечностей. Як наслідок, основою методології дослідження економічних явищ та процесів визнається наявність та коливання протиріч з множиною можливих варіацій незворотних економічних елементів, а головними методами стають абстрагування, аналіз і синтез характерних ознак попереднього стану поряд з врахуванням нових елементів стану майбутнього [1, с. 32–33]. Крім того, важливу роль у здобутті конструктивних результатів теоретичного пошуку відіграють методи дослідження економічних систем, зокрема системний та синергетичний підходи, еволюційний метод та метод композиції [5].

Виділення невирішених частин проблеми та постановка мети дослідження.

З розуміння статички як врівноваженого стану економіки, порівняльної у випадку співставлення з іншим станом рівноваги, а динаміки як зміни окремих параметрів економічного явища у часі та просторі, що обумовлюють перехід до нового врівноваженого стану, впливає логіка дослідження процесів функціонування і розвитку СПП. Виникає необхідність вивчення параметрів транспортного обслуговування населення у вертикальному та горизонтальному розрізі, деталізації окремих станів соціально-економічної рівноваги (або невірноваження) з виявленням сукупності трендів та амплітуди коливань у поелементному поданні суспільно-транспортних явищ. У загальному вигляді властивості явища в цілому, як виду економічної діяльності та галузі господарювання, і показники функціонування та розвитку СПП було розглянуто під час встановлення відповідних закономірностей [13]. У даному випадку мова йде про певну деталізацію параметрів функціонування з виявленням загальних трендів розвитку окремих елементів, про окреслення структурних і кількісних зрушень у взаємодії компонентів на ринку пасажирських перевезень.

Виклад основного матеріалу. Перш ніж аналізувати статичні стани та динамічні процеси слід позначити основні критерії оцінки СПП. Прийнято вважати, що головними показниками, що відображають загальні характеристики транспортного обслуговування населення, є кількісні та якісні параметри пасажирських перевезень. До кількісних параметрів належать відправлені, прибулі і перевезені пасажирів, пасажирообіг, доход і приведена продукція транспорту. До якісних – середня дальність, густота і нерівномірність перевезень, рухливість населення [14, с. 921–923; 15]. Але публічна статистична інформація [16, 17] надає

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

можливість вивчення лише деяких із зазначених показників, обмежуючи соціально-економічний опис лише окремими параметричними характеристиками, безумовно, не достатніми для суттєвої деталізації, однак прийнятними для отримання уявлення про базову структурну взаємодію і загальні динамічні тенденції. Значення основних кількісно-якісних показників функціонування і розвитку СПП відображають певну сукупність закономірностей, які можна узагальнити таким чином.

По-перше (перше узагальнення), виходячи з техніко-технологічних особливостей сегментація ринку пасажирських перевезень здійснюється за відстанню переміщення, що знаходиться у сталому зв'язку з рухливістю населення. Щороку кожен мешканець країни користується послугами залізничного транспорту до 10 разів, здійснюючи переміщення в середньому на 114 км, автомобільного (автобусні перевезення) – майже 76 разів на 13 км, трамвайного і тролейбусного – відповідно 23 рази і 39 разів на 6 км, метрополітенного – 18 разів на 8 км. Кожні десять років здійснює переміщення водним транспортом (морським і річковим разом) лише 2 рази на 12 км та авіаційним одноразово більш ніж на 1760 км (розраховано за статистичними даними зведеними в табл. 1) Гістограма розподілу пасажиропотоку за видами транспорту загального користування за середньою дальністю перевезення і середньою рухливістю населення наведена на рис. 1.

Такими чином, об'єктивною і очевидною є зворотно пропорційна залежність окремих якісних параметрів (відносно особистих і персоніфікованих), що визначають рівень кількісних параметрів (масштаби перевезень). Згідно з зазначеною залежністю рухливість населення збільшується на коротких відстанях й зменшується на значних:

$$a = k \cdot \frac{1}{l},$$

де a – рухливість населення – середня кількість поїздок, що припадає на одного мешканця;

l – середня дальність перевезення пасажирів, км;

k – коефіцієнт пропорційності.

Розглядаючи залежність суто математично і встановлюючи порядок розрахунку значень коефіцієнта пропорційності на формальному рівні, як добутку рухливості населення і середньої дальності перевезення пасажирів ($a \cdot l$) можна встановити його економічний зміст.

Перемноження рухливості та дальності утворює умовно-натуральний показник за своєю сутністю наближений до головного показника, транспортної продукції – пасажирообігу (обсягу виконаних пасажиро-кілометрів), але поданий у певному ступені в персоніфікованому розрізі (у певному – за рахунок усередненості значень складових). За змістом добуток рухливості та дальності зазначає обсяг транспортної роботи, що припадає на одного мешканця протягом певного періоду часу. За одиницями виміру вказує на кількість поїздо- (пасажиро-) кілометрів, здійснених однією особою. Проте, якщо наголошувати на застосуванні як показника, що позначає зазначений добуток, саме коефіцієнта пропорційності, не можна обмежуватися прямим перемноженням базових показників. Не можна застосовувати категорію коефіцієнта до добутку 10 поїздок і 114 км залізничного транспорту (1140 пас. км), 76 поїздок і 13 км автомобільного транспорту (998 пас. км), 23 або

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Таблиця 1. Обсяги перевезень транспорту загального користування²

Показники	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Наявне населення, млн осіб	49,4	48,9	48,5	48,0	47,6	47,3	46,9	46,6	46,4	46,1	45,9	45,7
Відправлення (перевезення) пасажирів												
Залізничний	499	468	465	477	452	445	448	447	445	426	427	430
у розрахунку на одну особу	10	10	10	10	9	9	10	10	10	9	9	9
Автомобільний (автобуси)	2557	2722	3069	3297	3720	3837	3988	4173	4369	4014	3726	3612
у розрахунку на одну особу	52	56	63	69	78	81	85	90	94	87	81	79
Трамвайний	1381	1334	1196	1132	1112	1111	1083	1027	963	787	714	798
у розрахунку на одну особу	28	27	25	24	23	23	23	22	21	17	16	17
Тролейбусний	2582	2332	2141	1921	1849	1903	1788	1621	1580	1283	1204	1346
у розрахунку на одну особу	52	48	44	40	39	40	38	35	34	28	26	29
Метрополітенний	754	793	831	873	848	887	918	931	959	752	760	778
у розрахунку на одну особу	15	16	17	18	18	19	20	20	21	16	17	17
Водний (морський, річковий)	6	7	7	9	12	13	13	10	9	8	8	8
у розрахунку на одну особу / 10 р.	1	1	1	2	3	3	3	2	2	2	1	1
Авіаційний	1	1	2	2	3	4	4	5	6	5	6	8
у розрахунку на одну особу / 10 р.	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	2
Пасажирообіг, млрд пас.км												
Залізничний	51,8	49,7	50,5	52,6	51,7	52,7	53,2	53,1	53,1	48,3	50,2	50,6
Автомобільний (автобуси)	28,8	31,0	35,8	40,1	47,5	52,5	54,0	56,1	61,3	55,2	52,0	51,5
Трамвайний	9,0	8,7	7,8	6,7	6,6	6,5	6,3	5,8	5,4	4,4	4,0	4,4
Тролейбусний	16,8	15,5	14,1	11,2	10,8	11,2	10,4	9,3	9,0	7,3	6,9	7,8

² Розраховано за даними [16, 17].

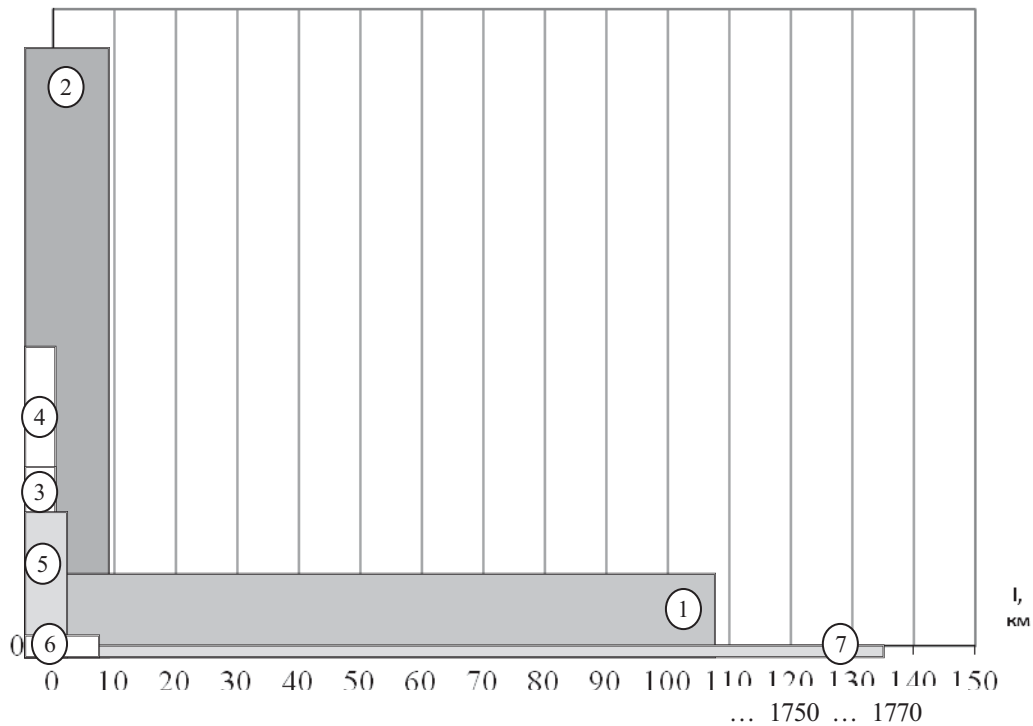
ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Продовження табл. 1

Метрополітенний	4,9	6,0	6,4	6,7	6,4	6,7	7,0	7,1	7,3	5,7	5,8	5,9
Водний (морський, річковий)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
Авіаційний	1,7	1,8	2,5	3,8	5,5	6,1	8,3	9,3	10,8	9,0	11,0	13,8
Середня дальність перевезення, км												
Залізничний	104	106	109	110	114	118	119	119	119	113	118	118
Автомобільний (автобуси)	11	11	12	12	13	14	14	13	14	14	14	14
Трамвайний	7	7	7	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Тролейбусний	7	7	7	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Метрополітенний	6	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Водний (морський, річковий)	17	14	14	11	8	8	8	20	11	13	13	13
Авіаційний	1700	1800	1250	1900	1833	1525	2075	1860	1800	1800	1833	1725

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

а, поїздок



- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| 1 – залізничний; | 5 – метрополітенний; |
| 2 – автомобільний (автобусний); | 6 – водний (морський, річковий); |
| 3 – трамвайний; | 7 – авіаційний |
| 4 – тролейбусний; | |

Рис. 1. Гістограма розподілу пасажиропотоку за видами транспорту загального користування за середньою дальністю перевезення (l) і середньою рухливістю населення (a)

39 поїздок і 6 км відповідно трамвайного і тролейбусного транспорту (138 та 234 пас. км), 18 поїздок і 8 км метрополітенного транспорту (144 пас. км) тощо. Але можна використовувати поняття коефіцієнта до уточненого співвідношення:

$$k = \frac{a \cdot l}{1000},$$

за яким коефіцієнт пропорційності розкриває відносну залежність добутку та відповідає на питання – у скільки разів утворені поїздо-кілометри (пас. км за більш звичним виміром) перевищують (або яку частину становлять від) 1000 пас. км, прийняті за базу для порівняння. База для порівняння відповідає порядку значень утворюючих показників, зокрема 10 поїздам здійсненим на 100 км (за порядками значень наближається до величини показників залізничного

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

транспорту), 100 поїздкам здійсненим на 10 км (до автомобільного транспорту) або одній поїздки здійсненій на 1000 км (до авіаційного транспорту).

Слід зауважити на диференціацію коефіцієнтів пропорційності за видами транспорту загального користування і звернути увагу на підтримку відносно стабільного рівня значень зазначених показників протягом тривалого періоду часу (рис. 2). Точніше, здійснення коливань у певних, властивих даному виду транспорту межах: на залізничному в інтервалі $1,0 \div 1,2$ (отже з амплітудою (Δ) 0,2), на автомобільному – зважаючи на поступове зростання протягом 2000–2005 рр. з 0,6 до 1,1 з подальшою стабілізацією значень – у межах $1,1 \div 1,3$ ($\Delta = 0,2$), на інших видах транспорту загального користування з підтримкою рівня до 0,4.

Отже, окремі значення коефіцієнтів пропорційності у певні моменти часу (статичний контекст) та зміна значень коефіцієнтів пропорційності протягом тривалого періоду (динамічний контекст) підтверджує сталий характер міжгалузевого розподілу (за видами транспорту) суспільно-транспортних зв'язків та залежність зазначеного розподілу від відстані переміщення пасажирів.

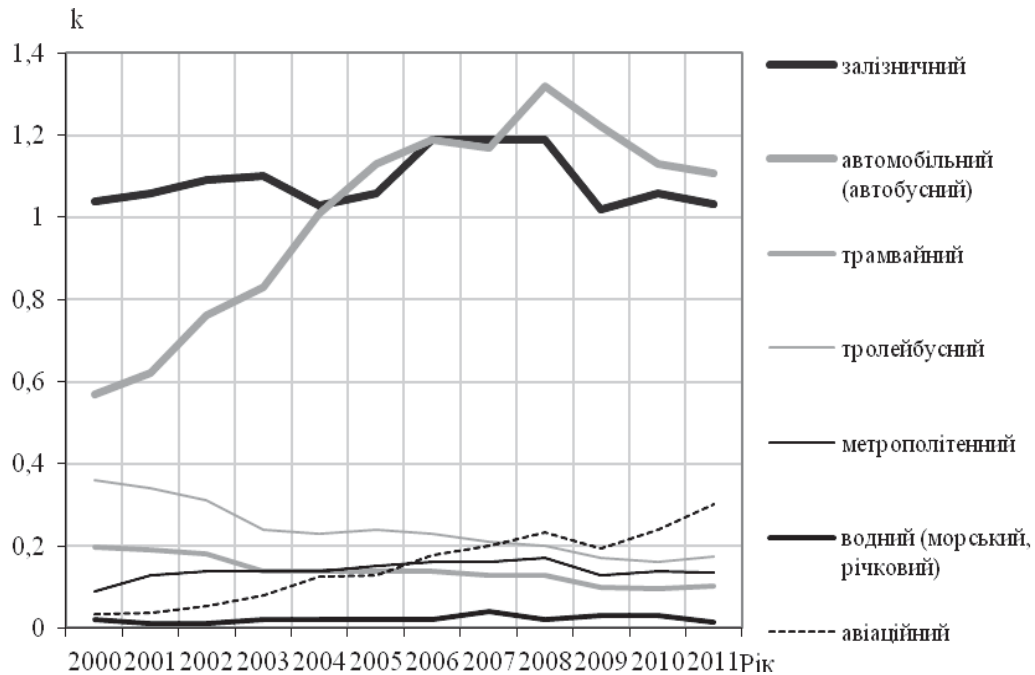


Рис. 2. Динаміка коефіцієнта пропорційності за видами транспорту загального користування

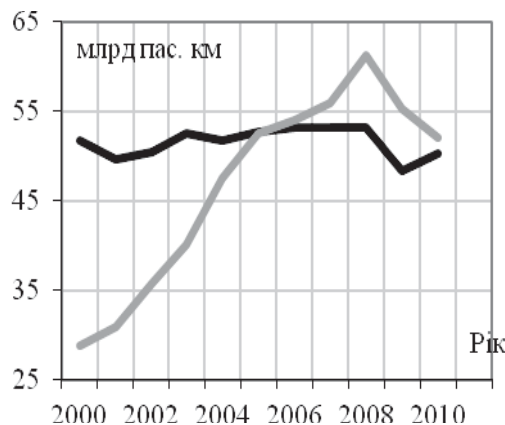
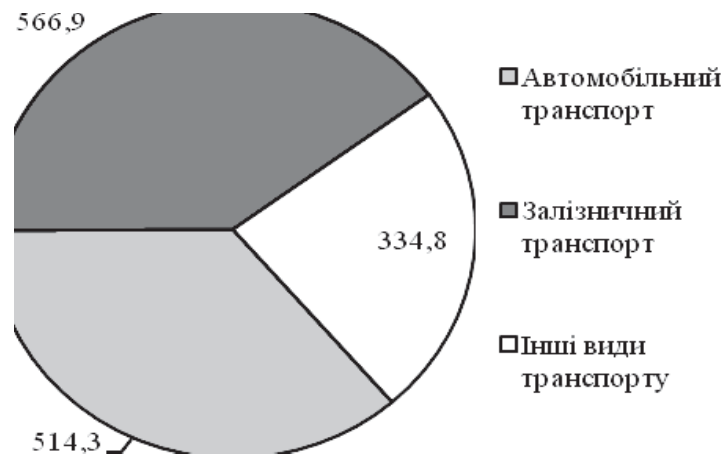
По-друге (друге узагальнення), провідну роль у функціонуванні СПП відіграють автомобільний та залізничний види транспорту загального користування. Абсолютні та питомі значення кількісних показників вказують на те, що за період з 2000 р. по 2010 р. залізничним транспортом перевезено 4999 млн осіб та виконано 566,9 млн пас. км (40,0 %), автомобільним відповідно 39472 млн осіб та 514,3 млн пас. км (36,3 %), що разом становить 44471 млн осіб та 1081,2 млн пас. км. (76,3 %).

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Враховуючи, що за цей час всіма видами транспорту загального користування перевезено 85962 млн осіб та виконано 1416,0 млн пас. км, зазначене узагальнення стає очевидним і безумовно обґрунтованим та виявляється у значному структурному превалюванні даних галузей в СПП.

Водночас за показниками динаміки слід зауважити на відмінностях в тенденціях розвитку і в темпах нарощування обсягів обслуговування, які розкриваються ланцюгом тверджень:

- пасажиропотоки автомобільного транспорту мають тенденцію до збільшення, а залізничного – до зменшення;
- темпи приросту обсягів перевезень автомобільного транспорту суттєві, залізничного незначні;
- до 2005 р. пасажирообіг залізничного транспорту перевищував пасажирообіг автомобільного, починаючи з 2006 р. став меншим.



а) структура сукупного
за 2000-2010 рр. пасажирообігу, %

б) динаміка пасажирообігу,
млрд пас. км

Рис. 3. Структура і динаміка пасажирообігу за видами транспорту загального користування (2000–2010 рр.)

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Таким чином з впевненістю можна зробити висновок, що за іншими рівними умовами при збереженні діючих соціально-економічних механізмів, незважаючи на певні (та достатньо значні) від'ємні зовнішні ефекти автомобільних перевезень [18], які перевищують негативні екстерналії роботи залізниць, у майбутньому основними перевізниками в СПП стануть підприємства автомобільного транспорту, з незначним (поки що) відривом – залізничного і біля чверті ринку транспортних послуг населенню (24 % пасажирообігу) буде забезпечуватися суб'єктами господарювання інших видів транспорту загального користування.

По-третє (третє узагальнення), розподіл транспортних засобів за формами власності відносно стабільний, але має структурні зрушення у напрямі роздержавлення. На даному етапі розвитку інститут власності в СПП остаточно не сформовано, зважаючи на процес реформування залізничного транспорту він має особливості та перспективи змін у галузевому розрізі, але в будь-якому разі можна говорити про певну стабільність та відносну передбачуваність розподілу відповідних відносин. Перш за все слід підкреслити, що найпоширенішими формами власності в СПП є державна (переважає на залізничному транспорті (є випадки утворення комунальної (так звана «кільцева міська електричка» КП «Київпастрас») і приватної («Джерело») форм, які ще не набули поширення), комунальна, приватна (розповсюджені на автомобільному транспорті загального користування) і особиста (головна форма власності на транспорті не загального користування) (рис. 4).

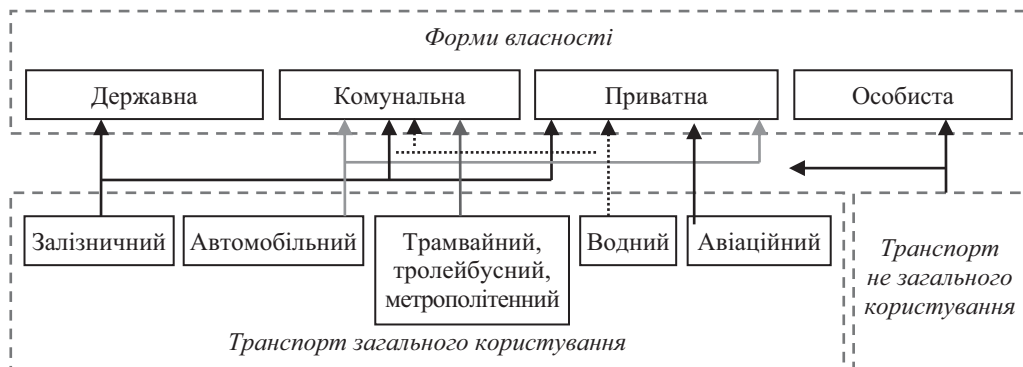


Рис. 4. Узагальнена схема розподілу форм власності в СПП за видами транспорту

На жаль статистичні щорічники не надають інформації щодо приналежності об'єктів транспорту до державної, комунальної або приватної форм, але дозволяють відокремити в СПП транспортні засоби загального і особистого користування, точніше особистої власності (табл. 2). Знов-таки не за всіма видами транспорту – лише за автомобільним.

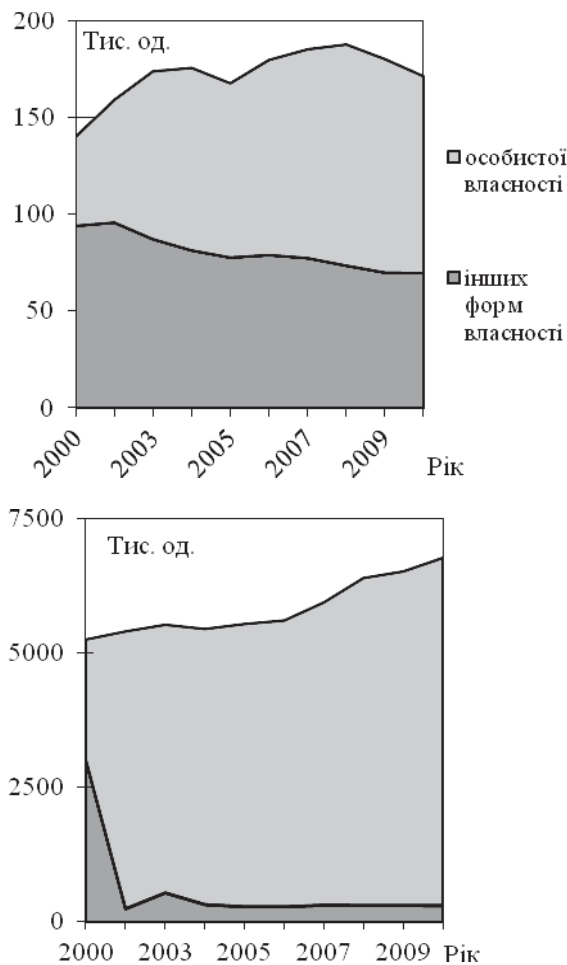
Наочно тенденції перерозподілу транспортних засобів за формами власності та відповідні структурні зрушення в загальній сукупності пасажирських автобусів та легкових автомобілів демонструють гістограми рис. 5.

Ще у 2000 р. кількість особистих пасажирських автобусів становила лише 46,1 тис. од. або 32,88 % загальної кількості та відповідно у комунальній та інших формах власності знаходилось більш ніж дві третини зазначених транспортних

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

засобів (94,1 тис. од. або 67,12 %). У 2002 р. випереджальна динаміка особистих автобусів спричинила зростання їхньої частки до 39,86 % (тобто на 6,98 %), у 2003 р. – до 49,91 % (ще на 10,05 %), у 2004 р. – до 53,72 % (ще на 3,81 %), у 2006 р. – до 56,11 % (ще на 2,39 %), у 2007 р. – до 58,27 % (ще на 2,16 %), у 2008 р. – до 60,90 % (ще на 2,63 %), у 2009 р. – до 61,25 % (ще на 0,35 %) і лише у 2010 р. несуттєво скоротилася до 59,42 % (на 1,83 %), загалом частка 2010 р. на 19,56 % (на п'яту частину) відрізняється від частки 2000 р.

Аналогічні та навіть більш динамічні процеси супроводжують трансформацію власності в частині легкових автомобілів. Це підтверджує раніше наведене



а) розподіл пасажирських автобусів

б) розподіл легкових автомобілів

Рис. 5. Гістограма розподілу рухомого складу автомобільного транспорту за формами власності

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Таблиця 2. Рухомий склад за видами транспорту та формами власності³

Рухомий склад	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Пасажи́рські вагони, тис. од.	9	8,3	8,2	8,1	7,9	7,8	7,7	7,6	7,4	7,3	7,1
Пасажи́рські автобуси, тис. од.	140,2	159,3	174,1	175,9	167,9	180,0	185,5	188,0	180,4	171,5	249,7
з них в особистій власності	46,1	63,5	86,9	94,5	90,2	101,0	108,1	114,5	110,5	101,9	120,7
% до загальної кількості пасажи́рських автобусів	32,88	39,86	49,91	53,72	53,72	56,11	58,27	60,90	61,25	59,42	48,3
в інших формах власності	94,1	95,8	87,2	81,4	77,7	79,0	77,4	73,5	69,9	69,6	129,0
% до загальної кількості легкових автомобілів	67,12	60,14	50,09	46,28	46,28	43,89	41,73	39,1	38,75	40,58	51,7
Легкові автомобілі, тис. од.	5250,1	5400	5524,5	5445,8	5539	5603,6	5939,6	6393,9	6518,7	6769,3	6900,5
з них в особистій власності	2251,5	5159,1	4987,4	5125,9	5260,1	5326,4	5630,9	6090,4	6216,7	6470,5	6514,5
% до загальної кількості легкових автомобілів	42,88	95,54	90,28	94,13	94,96	95,05	94,8	95,25	95,37	95,59	94,41
в інших формах власності	2998,6	240,9	537,1	319,9	278,9	277,2	308,7	303,5	302	298,8	386,0
% до загальної кількості легкових автомобілів	57,12	4,46	9,72	5,87	5,04	4,95	5,2	4,75	4,63	4,41	5,59
Мото́транспорт, тис.	2251,5	1744,3	1369	1145,4	982,6	821,9	714,3	650,9	554,5	528,4	840,9
Літаки і вертольоти	954		699	572	659	701	614	468	381	395	350

Розраховано за даними [16, 17].

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

узагальнення та підкреслює той факт, що саме на автомобільному транспорті особиста власність має стійкі тенденції до поширення, а темпи її розповсюдження в останні роки стабілізувалися.

По-четверте (четверте узагальнення), ринок пасажироперевезень має резерви розвитку за інтенсивністю використання шляхів сполучення. Перш за все у порівнянні з показниками 1990 р. (табл. 3). У співвідношенні з даними 1990 р. (динамічний контекст) в 2010 р. залізничні колії використовуються лише на 69,5 %, річкові судноплавні шляхи – на 13,3 %, автомобільні дороги з твердим покриттям – на 57,4 %, тролейбусні лінії – на 30,8 %, трамвайні – на 32,8 % і навіть метрополітенні колії – лише на 78,0 %. Отже пропускна спроможність наявної інфраструктури повною мірою не використовується, а щільність перевезень має порівняльні резерви розвитку.

На порівняльні резерви розвитку вказують й показники окремого року (статичний контекст). Наприклад, за даними 2010 р. біля 18,4 млн пас. км припадає на кожен кілометр метрополітенних колій, майже у 7 разів менше (2,32 млн пас. км) – на колії залізниць, далі (порівняно з попередніми даними) в 1,2 і 1,5 рази менший обсяг роботи (2,0 і 1,6 млн пас. км) виконується на кілометрі відповідно тролейбусних і трамвайних ліній і лише 0,31 млн пас. км в середньому здійснюється на кілометрі автомобільних доріг з твердим покриттям (рис. 6).

Проте, зважаючи на наявність резервів пропускної спроможності слід враховувати й перевізні можливості. Зокрема звернути увагу на стан рухомого складу, рівень зносу якого перевищує критичну величину. Наприклад, за даними на 4 грудня 2012 р. знос електропоїздів становить 81,5 %, а дизель-поїздів – 93,2 %. Коштів на оновлення та ремонт рухомого складу у залізничниць немає. Як наслідок накопичується фізично та морально застаріла техніка, скорочуються провізні можливості залізничної мережі, погіршуються умови безпеки. Внаслідок цього обмежується швидкість руху поїздів, виникає реальна загроза безпеці перевезень пасажирів, підвищується ймовірність виникнення техногенних катастроф.

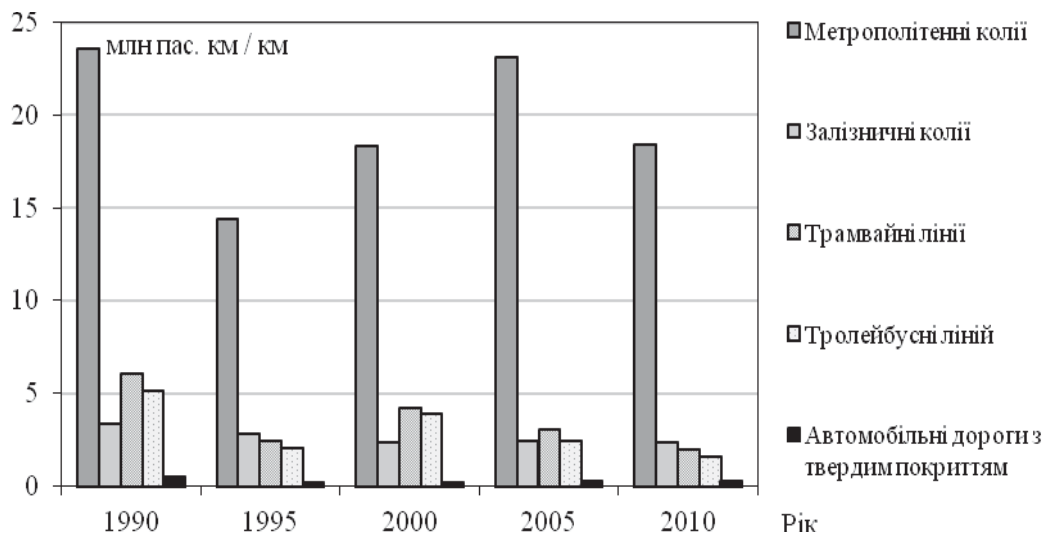


Рис. 6. Діаграма пасажиронапруженості шляхів сполучення

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Таблиця 3. Пасажиронапруженість шляхів сполучення, млн пас. км на 1 км довжини шляхів сполучення⁴

Шляхи сполучення	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Залізничні колії	3,34	2,80	2,32	2,24	2,29	2,38	2,35	2,40	2,43	2,43	2,45	2,23	2,32	2,34
% до 1990 р.	100,0	83,8	69,5	67,1	68,6	71,3	70,4	71,9	72,8	72,8	73,4	66,8	69,5	70,1
% до 2000 р.	–	83,8	82,9	96,6	102,2	103,9	98,7	102,1	101,3	100,0	100,8	91,0	104,0	100,9
Річкові судноплавні шляхи	0,15	0,02	0,01	0,02	0,02	0,03	0,03	0,02	0,03	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02
% до 1990 р.	100,0	13,3	6,7	13,3	13,3	20,0	20,0	13,3	20,0	20,0	13,3	13,3	13,3	13,3
% до 2000 р.	–	13,3	50,0	200,0	100,0	150,0	100,0	66,7	150,0	100,0	66,7	100,0	100,0	100,0
Автомобільні дороги з твердим покриттям	0,54	0,20	0,17	0,18	0,21	0,24	0,28	0,31	0,32	0,33	0,36	0,33	0,31	0,31
% до 1990 р.	100,0	37,0	31,5	33,3	38,9	44,4	51,9	57,4	59,3	61,1	66,7	61,1	57,4	57,4
% до 2000 р.	–	37,0	85,0	105,9	116,7	114,3	116,7	110,7	103,2	103,1	109,1	91,7	93,9	100,0
Тролейбусні лінії	5,2	2,1	3,9	3,5	3,2	2,6	2,4	2,5	2,4	2,1	2,0	1,6	1,6	1,8
% до 1990 р.	100,0	40,4	75,0	67,3	61,5	50,0	46,2	48,1	46,2	40,4	38,5	30,8	30,8	34,6

⁴ Розраховано за даними [16, 17].

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Продовження табл. 1

% до 2000 р.	–	40,4	185,7	89,7	91,4	81,3	92,3	104,2	96,0	87,5	95,2	80,0	100,0	112,5
Трамвайні лінії	6,1	2,5	4,2	4,1	3,7	3,2	3,2	3,1	3,1	2,9	2,7	2,2	2,0	2,3
% до 1990 р.	100,0	41,0	68,9	67,2	60,7	52,5	52,5	50,8	50,8	47,5	44,3	36,1	32,8	37,7
% до 2000 р.	–	41,0	168,0	97,6	90,2	86,5	100	96,9	100	93,5	93,1	81,5	90,9	115,0
Метрополітенні колії	23,6	14,4	18,3	22,6	23,6	24,0	22,5	23,1	24,0	25,3	24,3	18,9	18,4	18,6
% до 1990 р.	100,0	61,0	77,5	95,8	100,0	101,7	95,3	97,9	101,7	107,2	103,0	80,1	78,0	78,8
% до 2000 р.	–	61,0	127,1	123,5	104,4	101,7	93,8	102,7	103,9	105,4	96,0	77,8	97,4	101,1

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Проблему посилює постійна заборгованість облдержадміністрацій перед залізницями України за перевезення пільгових категорій населення, які становлять близько 70 % від усіх перевезених пасажирів у приміському сполученні. За 10 місяців 2012 р. перевезено 304 млн пасажирів, з них 60 млн платних категорій та 244 пільгових категорій населення. При цьому доходи склали 421 млн грн, а витрати 3,3 млрд грн – майже у 7 разів більше. Незважаючи на те, що облдержадміністрації відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт повинні повністю дотувати залізницям України пільгові перевезення, на практиці ця норма закону виконується не в повному обсязі. З року в рік з місцевих бюджетів компенсується лише близько 50% збитків за перевезення пільговиків.

По суті тривалий час залізничний транспорт, не оновлюючись, кредитував розвиток економіки держави та забезпечував наповнення бюджету за рахунок власних інтересів. Навіть за останній період, коли резерви перевізних можливостей залізниць майже вичерпались, інвестиційні потреби залізничного транспорту задовольнялись лише на одну третину. Крім того, вкладені кошти концентрувались на інвестуванні в «престижні» непершочергові проекти (будівництво вокзальних комплексів, мостового переходу), а не в оновлення активної частини зношених основних фондів експлуатаційної діяльності. Основною причиною інвестиційного дефіциту є порушення принципу простого відтворення основних фондів за рахунок амортизаційних відрахувань на реновацію. Через інфляційні процеси допущено значне, більш як у чотири рази, відставання балансової вартості від реальної вартості основних фондів, що призвело до адекватного скорочення амортизаційних відрахувань. За цей період потреба в інвестиціях задовольнялась власними джерелами (амортизацією та частинною прибутку) лише на 20–28 %. Залучені кошти покривали потребу на 8–18 %.

Висновки з дослідження й перспективи подальшого розвитку в даному напрямку. Отже, на підставі отриманих узагальнень можна зробити наступні висновки щодо кількісно-якісних параметрів функціонування і розвитку СПП:

1. Розподіл пасажироперевезень за видами транспорту загального користування здійснюється пропорційно дальності переміщення та тісно пов'язаний із рухливістю населення. Для оцінки зазначено співвідношення запропоновано використовувати коефіцієнт пропорційності.

2. Результати розрахунків свідчать, що коефіцієнт пропорційності дальності та рухливості диференційований за видами транспорту загального користування: на залізничному має середній рівень 1,1, на автомобільному – 1,2.

3. Коливання значень запропонованого критерію оцінки свідчить про відносно сталий характер розподілу суспільно-транспортних зв'язків у міжгалузевому розрізі. На залізничному та автомобільному видах транспорту амплітуда коливань становить 0,2.

4. Більше 75 % пасажирообігу транспорту загального користування припадає на автомобільний та залізничний і лише 25 % на інші види транспорту.

5. Відбуваються певні структурні зрушення у бік зростання відстаней переміщення та послаблення позицій залізниць. За десять років (2000–2010 рр.) обсяг відправлених (перевезених) пасажирів на залізничному транспорті зменшився майже на 15 %, автомобільному – виріс більше ніж на 45 %. При цьому пасажирообіг залізниць скоротився менше ніж на 5 %, автобусів – збільшився на 80 %.

6. Майже на 20 % зросла частка особистих автобусів, більше ніж на 50 % – частка легкових автомобілів особистої власності.

7. На кожний кілометр шляхів сполучення залізничного транспорту припадає біля 2 млн пас. км, автомобільного – 300 тис. пас. км.

8. Порівняно з 1990 р. за інтенсивністю використання шляхів сполучення залізниць

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

мають резерви розвитку на рівні 30 %, автомобільний транспорт – більше 40 %.

Підсумовуючи вище наведене необхідно прояснити ще одну обставину. На жаль статистичні довідники, навіть суто галузеві [17], не надають можливості дослідити вартісний аспект функціонування і розвитку СПП. Оцінка кількісно-якісних параметрів функціонування та встановлення на підставі співвідношень та тенденцій зміни характеристик певних закономірностей розвитку безумовно важлива для з'ясування природи побудови структурно-функціональних зв'язків всередині галузі, але в контексті соціально-економічного збалансування вартісна складова суспільно-транспортної взаємодії є не менш важливою. А отже саме на це слід спрямувати подальші галузеві дослідження.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Куниціна Н. Н.* Методологические подходы к исследованию динамических процессов в экономике / Наталья Николаевна Куницина // Сборник научных трудов Северо-Кавказского государственного технического университета. – Серия «Экономика». – Вып. 5. – Ставрополь, 2002. – 129 с.
2. *Гець В. М.* Характер перехідних процесів до економіки знань / В. М. Гець // Економіка України. – 2004. – № 4. – С. 4-14.
3. *Кондратьев Н. Д.* Основные проблемы экономической статики и динамики / Николай Дмитриевич Кондратьев. – М.: Директ-Медиа, 2007. – 403 с.
4. *Кочеткова А. И.* Основы управления в условиях хаоса (неопределенности): антикризисное управление и создание саморазвивающихся систем. – М.: Рид Групп, 2012. – 619 с.
5. *Кульчицкий Я. В.* Порівняння економічних систем (проблеми методології) / Я. В. Кульчицкий, Б. В. Кульчицкий. – Львів: Вид. центр ЛНУ ім. Івана Франка, 2007. – 318 с.
6. *Кульчицкий Я. В.* Проблемы формирования социально-экологических суспільних відносин у контексті трансформації сучасних еколого-економічних систем / Я. В. Кульчицкий. – Львів: Камула, 2005. – 144 с.
7. *Лукинов І.* Економічні трансформації (наприкінці ХХ ст.) / І. Лукинов. – К.: НАН України Ін-т економіки, 1997. – 455 с.
8. *Львов Д. С.* Экономика развития / Д. С. Львов. – М.: Экзамен, 2002. – 610 с.
9. *Туган-Барановский М. И.* Периодические промышленные кризисы / Михаил Иванович Туган-Барановский. – М., 1997. – 479 с.
10. *Філіпенко А. С.* Глобальні форми економічного розвитку: історія і сучасність / А. С. Філіпенко. – К.: Знання, 2007. – 670 с.
11. *Харрод Р.* Теория экономической динамики / Р. Харрод; [Пер. с англ. В. Е. Маневича] / Под ред. В. Г. Гребенникова. – М.: ЦЭМИ РАН, 2008. – 210 с.
12. *Шумпетер Й.* Теория экономического развития / Предисл. В. С. Автономова. – М.: ЭКСМО, 2007. – 864 с.
13. *Гудкова В. П.* Закономірності функціонування і розвитку сфери перевезення пасажирів / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління». – 2012. – № 20.
14. *Большая энциклопедия транспорта:* В 8 т. – Т. 4. Железнодорожный транспорт / Главный редактор Н. С. Конарев. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2003. – 1039 с.
15. *Экономика пассажирского транспорта* / Коллектив авторов; Под общ. ред. проф. В. А. Персианова. – М.: КНОРУС. – 2012. – 400 с.
16. *Статистичний щорічний України за 2010 р.* – К.: Державне підприємство «Інформаційно-аналітичне агенство», 2011. – 560 с.
17. *Транспорт і зв'язок України – 2011:* Статистичний збірник. – К.: Державна служба статистики України, 2012. – 273 с.
18. *Гудкова В. П.* Негативні екстерналії системи пасажирських перевезень / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління». – 2011. – № 18.