

УДК 656.072:330.36

Вікторія Гудкова

**ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ ОСНОВИ ПІДВИЩЕННЯ
ЕФЕКТИВНОСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ
НА РИНКУ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ НАСЕЛЕННЯ**

Проаналізовано сучасні наукові погляди та узагальнено напрями підвищення ефективності економічної діяльності на ринку транспортного обслуговування населення.

Ключові слова: підприємства пасажирського транспорту, транспортне обслуговування населення, сфера пасажироперевезень, економічна діяльність, ефективність.

Проанализированы современные научные взгляды и обобщены направления повышения эффективности экономической деятельности на рынке транспортного обслуживания населения.

Ключевые слова: предприятия пассажирского транспорта, транспортное обслуживание населения, сфера пассажироперевозок, экономическая деятельность, эффективность.

Analysis the modern scientific views and generalized ways of increasing the efficiency of economic activities on the roar of transport service of the population.

Keywords: enterprise passenger transport, public transport services, passenger transportation sector, economic activity, efficiency.

Постановка проблеми в загальному вигляді. Сучасне соціально-економічне середовище вимагає від підприємств пасажирського транспорту швидкої адаптації до зміни ринкових умов, надання якісних послуг та забезпечення транспортної доступності для всіх шарів населення. Проте реалізація зазначених вимог залишається складним завданням, що потребує розв'язання з урахуванням специфіки функціонування галузевих підприємств і особливостей розвитку економічної діяльності у сфері пасажироперевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Протягом останніх десяти років у публікаціях провідних учених і практиків з питань функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту (в цілому, за видами транспорту загального користування та за видами сполучення) пропонуються різні напрями вдосконалення економічної діяльності, основними з яких є рекомендації щодо: реструктуризації та фінансового оздоровлення суб'єктів господарювання; підвищення конкурентоспроможності підприємств; удосконалення системи тарифоутворення; розвитку форм та процесів організації розрахунків за пасажирські перевезення; підвищення якості транспортного обслуговування населення; розвитку сфери додаткових (супутніх)

© Гудкова В. П., 2013

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

послуг пасажиром; мінімізації негативного впливу перевізної діяльності на навколишнє середовище; розвитку інтегрованих систем перевезення пасажирів; активізації процесів інвестування та інноваційного оновлення технічних засобів; підвищення ефективності державного регулювання діяльності галузевих підприємств.

Виділення невирішених частин проблеми та постановка мети дослідження.

З метою узагальнення теоретико-прикладних основ дослідження за окремими напрямками підвищення ефективності економічної діяльності підприємств на ринку транспортного обслуговування населення потребують детального вивчення та загальної систематизації.

Виклад основного матеріалу. Реструктуризація та фінансове оздоровлення підприємств. Враховуючи, що умови функціонування і розвитку підприємств пасажирського комплексу окремих видів транспорту диференційовано, а внутрішньогалузеве конкурентне середовище знаходиться на різних стадіях формування, проблематика наукових робіт стосовно реструктуризації підприємств відрізняється у розрізі видів транспорту загального користування.

Зокрема для підприємств пасажирського комплексу залізничного транспорту – концентрується навколо створення умов розвитку внутрішньогалузевої конкуренції, відпрацюванні організаційних моделей реформування та соціально-економічної оцінки варіантів реструктуризації. Для підприємств автомобільного та інших видів транспорту – зводиться до запровадження організаційних структур, спроможних вирішувати завдання внутрішньої та зовнішньої координації технологічних і економічних процесів. Проте зважаючи на спільну природу виникнення більшості проблем фінансового забезпечення заходи фінансового оздоровлення у галузевому розрізі майже не відрізняються, відмінність полягає лише в тому, що на залізничному транспорті такого роду питання розглядаються як елемент загальної (для вантажних і пасажирських перевезень) реорганізації, на інших видах транспорту – відособлено для підприємств сфери пасажироперевезень.

Проблеми реструктуризації підприємств пасажирського комплексу залізничного транспорту розглядалися в наукових працях Ю.С. Бараша, В.А. Зови, О.М. Гудкова, Г.Д. Ейтутіса, О. О. Петренко та інших науковців.

З погляду загальнотеоретичної розробки шляхів реформування структури управління значений інтерес представляють дослідження Ю.С. Бараша [3], в яких відпрацьовуються етапи проведення реформ, визначаються функції галузевих компаній, обґрунтовується перелік майна, що вимагає передачі на їхній баланс. Автором підкреслюється, що реформування пасажирського господарства варто виконувати одночасно з реформуванням усього залізничного транспорту. Пропонується сформулювати два середовища (монопольне з інфраструктурою залізниць і конкурентне з операторськими компаніями по перевезенню пасажирів), а також розмежувати господарські функції та функції державного управління.

У роботі В.А. Зови [22] реорганізацію системи управління пасажирськими залізничними перевезеннями рекомендовано проводити шляхом створення акціонерних компаній на принципах партнерства. Виділено три типи можливих приміських компаній: дорожня компанія (утворюється на базі державної власності у складі залізниці та працює за контрактом (договором) з обласною адміністрацією), міська компанія (створюється як організація адміністрації регіону або міста та користується залізничною інфраструктурою на договірних засадах), підприємство (акціонерне товариство зі змішаною формою власності).

У межах реорганізації пасажирського комплексу залізничного транспорту

О. М. Гудковим запропоновано дотримуватися принципів видової диференціації (розмежування органів управління за видами сполучення), рівневої інтеграції (об'єднання структур виробничо-господарських вертикалей), функціональної концентрації (зосередженні функцій управління на рівнях з найменшим ступенем толерантності у прийнятті рішень) та структурної локалізації (розміщенням адміністративних структур у виробничих підрозділах, що характеризуються найбільшим ступенем участі в одержанні кінцевого результату) [13].

Ставлячи за мету розробку теоретико-методичних основ формування сучасного механізму управління підприємствами пасажирського залізничного комплексу, що забезпечують транспортне обслуговування населення лише у далекому сполученні, О. О. Карась обґрунтовує доцільність побудови вертикально-інтегрованої галузевої організаційної структури з урахуванням чинників технологічної незалежності, раціональної взаємодії структурних підрозділів (філій, підприємств) і вимог антимонопольного законодавства [24]. Підвищити ефективності функціонування пасажирського господарства залізничного транспорту пропонує за рахунок реалізації економіко-технологічних заходів, а саме курсування денно-нічних поїздів, експлуатації пасажирських вагонів на декількох напрямках, визначення оптимального варіанту подовження міжремонтних циклів та загального терміну служби, урахування ефективності використання пасажирських вагонів, оптимізації композиції пасажирського поїзда залежно від попиту на певну комфортність рухомого складу.

Дотримуючись думки про необхідність комплексного та кардинального реформування залізничного транспорту в цілому, Г. Д. Ейтутис пропонує три альтернативні моделі здійснення реформ: формалізацію державної холдингової компанії, державного підприємства та концерну «Українські залізниці» [17]. Стосовно організації пасажирських перевезень стверджує, що традиційне збереження за приміськими залізничними перевезеннями статусу соціально значущих у теперішній суспільно-економічній системі України є малообґрунтованим, а застосування оригінальних регуляторів та нормативно-правових важелів впливу (наприклад, контрактів або угод з місцевими держадміністраціями та гарантійних зобов'язань щодо якості транспортних послуг) забезпечить поступове відновлення, трансформацію та нагромадження стратегічного потенціалу залізничного транспорту без утисків соціально незахищених верств населення та інших пільгових категорій громадян.

В результаті узагальнення світового досвіду реформування залізничного транспорту О. О. Петренко доходить до висновку, що для розвитку у галузі ринкових відносин потребує створення ефективний механізм внутрішньогалузевої конкуренції на основі політики лібералізації доступу до потенційно конкурентного сектору шляхом реалізації принципу розділення інфраструктури і перевезень [36]. Невід'ємною складовою реформ визнається ліквідація перехресного субсидіювання пасажирських перевезень, а пріоритетним інструментом зниження бюджетних видатків – встановлення перевізним компаніям переліку обов'язкових рейсів на деяких магістральних напрямках.

Пошуку напрямів організаційного удосконалення економічної діяльності підприємств інших видів пасажирського транспорту присвячували свої дослідження В. В. Димченко, В. М. Бобровник, І. В. Шевченко, В. О. Федорова, Л. М. Волинець та інші вчені.

В. В. Димченком визначено, що підприємства міського електротранспорту є збитковими, проте відсутність достатнього рівня фінансових ресурсів не причина, а наслідок організаційно-правового стану, в якому вони перебувають [16]. Аналіз транспортного забезпечення міст України свідчить, що міські пасажироперевезення

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

стали сприятливою сферою для підприємництва. Однак підприємства міського електротранспорту працюють не в рівних конкурентних умовах з іншими перевізниками, оскільки на ринку транспортних послуг не створені умови для вільної конкуренції. Інші перевізники можуть самі регулювати тарифи, працювати лише в години пікових навантажень і на найбільш пасажиромістких маршрутах, обмежують перевезення пільговиків.

У роботі В. М. Бобровник питання реформування системи управління підприємствами автомобільного транспорту розглядається на макро- і макрорівнях [5]. На макрорівні обґрунтовується необхідність координації діяльності автотранспортних підприємств шляхом створення регіональних асоціацій, як консолідуючих структурних підрозділів, що представляють інтереси всіх суб'єктів господарювання незалежно від форми власності, а на базі асоціацій – логістичних центрів автотранспортного обслуговування. На мікрорівні пропонується впровадження інтегрованої системи управління автотранспортними підприємствами, що складається з аналітично-організаційного та програмно-технічного блоку та будується за логістичним підходом.

Дослідження І. В. Шевченко свідчать, що в Україні процеси реструктуризації відбуваються за всіма видами транспорту у зв'язку з необхідністю пристосування підприємств до мінливих умов зовнішнього середовища [51]. Підкреслено, що основним завданням економічних реформ є «звільнення» економіки від неефективних, неконкурентоспроможних підприємств та створення нових, здатних миттєво реагувати на зміни економічної політики та ефективно працювати у ринкових умовах. З'ясовано, що основні світові тенденції розвитку процесів реструктуризації передбачають розукрупнення, спеціалізацію, злиття (об'єднання) або ліквідацію підприємств, що ураховано в розробленій імітаційній моделі вибору оптимальної форми реструктуризації на автомобільному транспорті, проте наведені рекомендації мають досить загальний характер та залишають відкритим питання вибору конкретного варіанту.

У роботі В. О. Федорової дослідження особливостей реструктуризації автотранспортних підприємств продовжено у напрямі системного стратегічного доопрацювання [46]. Запропоновано процес формування набору окремих видів бізнесу розглядати з позицій збалансованості за стадіями життєвого циклу, забезпечення необхідного рівня стратегічної гнучкості і синергізму в межах доступних ресурсів.

Л. М. Волинець пропонує стратегічний розвиток підприємств пасажирського автотранспорту базувати на виборі оптимальних альтернатив поведінки. Досліджуючи стратегії забезпечення ефективності міжнародних перевезень пасажирів з урахуванням позитивного досвіду транспортної галузі, обґрунтовує пріоритетні напрями здійснення економічної діяльності [11]. У якості потенційно можливих альтернатив поведінки підприємств розглядає поліпшення якості обслуговування, підвищення конкурентоспроможності на основі рекламної діяльності, впровадження надання супутніх послуг пасажиром, проводить «стратегічну оптимізацію управління ефективністю» за відомими показниками (чистою приведеною вартістю, внутрішньою нормою дохідності, дисконтованим терміном окупності, індексом рентабельності) та доходить до висновку, що максимальна величина рентабельності виникає для одних підприємств за рахунок впровадження супутніх послуг (а саме оформлення віз для пасажирів, придбання та доставка квитків), для інших внаслідок оптимізації виробничого процесу із зниженням рівня витрат.

На питаннях загального фінансового оздоровлення зосереджено дослідження Ю. П. Слободяніка, В. В. Костецького, В. П. Гудкової та інших, які в цілому зазна-

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

чають суттєву залежність величини та інтенсивності грошових потоків підприємств пасажирського транспорту від дії механізмів державного регулювання.

В науковій праці Ю. Б. Слободянік доведено, що фінансовий механізм підприємств пасажирського автотранспорту має деякі особливості, засновані на взаємодії з державними і регіональними органами влади при виконанні соціально значимих перевезень та збалансуванні інтересів суб'єктів ринку [42]. З урахуванням визначених особливостей запропоновано використання контрактного фінансування з забезпеченням повної компенсації перевізникам безоплатного перевезення пільгових категорій населення (дотація або субвенція), розробкою реальних програм інвестування в оновлення рухомого складу (лізинг або фінансування), закріпленням вимог до ціни автопослуги (вільне ціноутворення або застосування обґрунтованого граничного тарифу).

В. В. Костецьким встановлено, що незадовільний фінансовий стан підприємств міського електротранспорту обумовлений плановою збитковістю та залежністю рівня доходів від наявності та розміру компенсації з бюджету вартості безоплатного проїзду пільгових категорій населення, при цьому фінансові проблеми галузі майже однакові на території всієї країни [27]. Обґрунтовується необхідність цільового спрямування бюджетних компенсації, покриття збитків від запровадження граничного тарифу, якщо його рівень нижчий за ринкову ціну послуги, як альтернативні заходи пропонується: введення пільгового податкового режиму; запровадження механізму фінансування капітальних вкладень (зокрема часткового фінансування інвестицій у рухомий склад за рахунок коштів новостворених державних лізингових компаній); надання пільгових кредитів Національним банком України на розвиток діяльності; встановлення залежності рівня граничного тарифу від коливань вартості електроенергії та рівня мінімальної заробітної плати (як основних складових витрат) або пропорційне його зростання залежно від рівня прожиткового мінімуму; заміна граничного тарифу регулюванням рівня рентабельності.

Раніше близькі за змістом рекомендації стосовно удосконалення фінансового механізму в пасажирському комплексі залізничного транспорту були запропоновані в дослідженні В. П. Гудкової [15]. Серед інструментів державної підтримки пасажирських залізничних перевезень виділено адресні субсидії споживачам (які дозволяють ідентифікувати реальні потреби малозабезпечених верств населення в транспортних послугах), бюджетне субсидювання пасажирського комплексу (застосовується у випадку обслуговування збиткових, але суспільно необхідних транспортних маршрутів), державне (регіональне) транспортне обслуговування (якщо побічні вигоди занадто великі). Крім того державне регулювання економічних процесів у галузі пропонується засновувати на концепції паритету. Розроблена модель паритетних цін припускає формування трьох типів галузевої державної політики, які відрізняються залежно від ступеня бюджетного фінансування пасажирських залізничних перевезень.

Підвищення конкурентоспроможності підприємств. Розвиток ринкових відносин у сфері пасажироперевезень посилює важливість питань, пов'язаних із пошуком шляхів забезпечення ефективного господарювання підприємств пасажирського транспорту. Протягом останніх років проблеми конкурентоспроможності на ринку перевезення пасажирів у різному ступені розглядали багато дослідників, але найбільшу увагу цим питанням було приділено в роботах С. О. Тульчинської, О. Ю. Чередниченка, О. Г. Шаля, І. М. Аксьонова, М. О. Єр'оміної, Н. І. Богомолової, Т. Ю. Чаркіної та ін.

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

У дослідженні С. О. Тульчинської [45] підкреслено, що значна частина галузевих підприємств недостатньо використовує теоретично обґрунтовані методи проведення конкурентної боротьби, обґрунтовано етапи дослідження ринку пасажирських перевезень (аналіз транспортних послуг і відбір факторів-критеріїв визначення виду транспорту, попередній вибір декількох видів транспорту, обчислення інтегральних показників за вибраними видами транспорту, визначення та порівняння сумарних показників), а також запропоновано оцінювати конкурентне становище підприємства через добуток критерію, що характеризує ступінь задоволення потреб споживача, та критерію ефективності виробництва.

О. Ю. Чередниченко, розглядаючи проблему конкурентоспроможності в цілому для залізничного транспорту, зазначає, що необхідним кроком його адаптації до ринкових відносин є відділення в фінансовому відношенні вантажних перевезень від пасажирських і припинення перехресного фінансування [48]. Головним автор вважає ціновий метод і пропонує підвищення тарифів на пасажирські перевезення та відповідне зниження тарифів на перевезення вантажів, тим самим, на думку дослідника, відбудеться наступна послідовність: зниження вантажних тарифів зумовить збільшення рівня оплати праці в інших галузях економіки, що в свою чергу розширить купівельні спроможності населення, в т. ч. у транспортному сегменті. Вартість користування інфраструктурою у пасажирському русі пропонує визначати на підставі базових поїздо-кілометрів, скоригованих на коефіцієнти, що враховують категорію і масу поїзду, рівень маршрутної швидкості, а також спеціальні фактори (зокрема сезонні).

Для оцінки конкурентоспроможності підприємства пасажирського залізничного транспорту О. Г. Шаля пропонує урахувати конкурентний потенціал перевізника (комплекс можливостей і ресурсів, що забезпечує отримання конкурентних цілей), сукупні витрати споживачів (витрати на придбання квитка та додаткові витрати перед або під час поїздки) і якість транспортного обслуговування населення (в аспекті споживчих оцінок пасажирів) [50].

Серед сучасних наукових розробок в галузі економіки пасажирських залізничних перевезень варто вказати на ті, що знайшли свою систематизацію і кінцеве оформлення в роботах І. М. Аксьонова [1], а саме рекомендації щодо застосування маркетингово-логістичних методів в управлінні економічною ефективністю пасажирського залізничного комплексу.

Детальне вивчення факторів конкурентоспроможності спрямувало роботу М. О. Єрьоміної у напрямку вирішення проблем впровадження швидкісного руху [19]. Розглядаючи послідовність управлінських заходів, автор пропонує систему показників встановлення пріоритетних напрямків підвищення швидкостей, часу відправлення, прибуття та знаходження пасажирів у русі, удосконалює методологію визначення витрат і розраховує змінні експлуатаційні витрати, собівартість та рентабельність пасажирських перевезень для різних умов експлуатації рухомого складу (залежно від населеності поїздів, маршрутної швидкості та ступеню електрифікації ділянок). Розрахунок комплексного показника конкурентоспроможності пасажирських перевезень до і після впровадження швидкісного руху у співставленні з автоперевезеннями свідчить про можливість отримання передбачених конкурентних переваг.

Пришвидження пасажирських перевезень визнається важливою передумовою ефективного функціонування ринку послуг у дослідженні Н. І. Богомолової [6]. Наведені обґрунтування свідчать, що організаційно-економічний розвиток швидкі-

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

сних пасажирських перевезень є об'єктивною необхідністю і базується на застосуванні концепції тайм-менеджменту, яка спрямовує управління складовими процесу переміщення на досягнення сумарної економії часу, та забезпеченні державної підтримки впровадження швидкісного руху.

В роботі Т. Ю. Чаркіної підкреслюється, що залізниці поступово втрачають обсяги перевезень пасажирів оскільки достатньо не адаптовані до умов сучасного ринку, а швидкості та якість послуг не відповідають вимогам попиту [47]. Пропонується оцінювати величину конкуренції пасажирських перевезень з урахуванням шкоди, яку даний вид транспорту завдає довкіллю та суспільству, необхідності вкладання інвестицій на утримання та розвиток інфраструктури, соціальної спрямованості перевезень, їхньої частки на ринку. Для підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортного обслуговування населення рекомендується впровадити нову класифікацію пасажирських поїздів (з урахуванням організації руху залежно від періоду курсування протягом доби, відстані й швидкості, терміну й комфортності поїздки та виду рухомого складу), у далекому сполученні використовувати рухомий склад одночасно для нічних та денних перевезень, у приміському сполученні корегувати звітну інформацію за допомогою методу «тяжіння».

Удосконалення системи тарифоутворення. Не менш актуальними залишаються питання побудови пасажирських тарифів, пошуку способів удосконалення яких в повному обсязі, або частково присвятили свої дослідження Я. Я. Назаренко, Н. М. Колесникова, Н. І. Богомолова, О. Є. Ревуцька, О. В. Познякова, О. О. Карась, В. В. Величко, О. В. Семенцова, О. В. Бакалінський та багато інших.

Я. Я. Назаренко запропоновано концепцію та розроблено методичні основи реформування порядку тарифоутворення щодо перевезень пасажирів транспортом загального користування [35], зокрема передбачено поділ тарифу на дві складові: витратну, по суті собівартість здійснення одного кілометра перевезень, та коригувальну, яка встановлюється за результатами обстежень пасажиропотоків за допомогою коефіцієнтів інтенсивності наповнення салону, оновленості пасажирів на маршруті, використання пробігу та часової зони. Окрім цього розроблено методіку диференційованих тарифів, сутність якої полягає у визначенні вартості проїзду залежно від часу доби. Передбачено застосування трьох тарифних ставок: пікової, денної та нічної. За базовий приймається піковий тариф, який за висновками автора діятиме з сьомої до десятої години. У денні години пропонується застосовувати знижені, а в нічний час – збільшені тарифи.

Через поділ але на інші складові розглядається процес тарифоутворення в дослідженнях Н. М. Колесникової та О. Є. Ревуцької.

Виходячи з сучасних умов розвитку підприємств залізничного транспорту Н. М. Колесниковою було запропоновано адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення, відповідно до якого розроблено поетапний диференціально-затратний метод визначення рівня залізничних тарифів, що ураховує попит, економічно обґрунтовані витрати, державне регулювання та ринкові фактори [26]. Підкреслено, що в сучасних умовах розвитку залізничного транспорту провідне значення має собівартість інтегрованого пасажирського перевезення, методологія визначення якої ґрунтується на структурних і майнових змінах в галузі та передбачає відокремлення інфраструктурної, вагонної і локомотивної (магістральної та маневрової) складових квиткової і плацкартної частин агрегованих витратних ставок. Як наслідок економічно обґрунтований рівень базового тарифу визначається у розрізі елементів собівартості, значення яких збільшуються виходячи з основної (забезпе-

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

чує самоокупність пасажирських перевезень) та інвестиційної (сприяє відтворенню основних засобів) складових рентабельності. Розроблений механізм дозволяє забезпечити прозорість фінансових потоків між учасниками перевезень, активізує процеси інноваційно-інвестиційного відтворення і сприяє розвитку на залізничному транспорті різних форм власності.

В роботі О. Є. Ревуцької пропонується для інфраструктурної складової залізничного тарифу застосовувати адміністративний, а для експлуатаційної – економічний методи регулювання залізничних тарифів [38]. Доведено, що реалізація адміністративного методу обумовлює застосування одностороннього обмеження, яке дозволяє встановлювати економічно обґрунтований рівень плати за послуги інфраструктури та визначати обсяги фінансової підтримки в разі застосування нерентабельних тарифів. Створення ж тарифних умов для розвитку конкуренції в сфері експлуатації потребує двохстороннього обмеження з визначенням нижньої і верхньої границь, в межах яких залежно від цінових факторів встановлюється плата на відповідні послуги.

З метою підвищення зацікавленості учасників транспортного ринку в прискоренні транспортного процесу при визначенні тарифів на прискорені перевезення Н. І. Богомолова пропонує застосовувати коефіцієнти, що враховують швидкість доставки окремо у квитково-інфраструктурній, квитково-локомотивній, плацкартно-інфраструктурній та плацкартно-вагонній складових [6].

У дослідженні Познякової О. В. продовжена деталізація складових собівартості пасажирських перевезень [37]. Запропоновано організаційно-матричний метод її формування, за яким виділено базову і ймовірну частини, в межах кожної відокремлено постійний та періодичний компоненти, розглянуті через призму поділу за місцем виникнення та за способом віднесення експлуатаційних витрат. Значна увага до деталей безумовно ускладнює механізм розрахунку собівартості перевезень, але дозволяє більш ґрунтовно визначити рівень складових пасажирських тарифів.

Заслужують на увагу пропозиції О. О. Карась щодо удосконалення процесів тарифоутворення з побудовою гнучких тарифів за днями тижня [24].

У дослідженні В. В. Величко обґрунтовується необхідність використання замість одноставочного єдиного тарифу за одне перевезення двоставочного тарифу, диференційованого залежно від відстані поїздки та утвореного з двох частин: фіксованої, що залежить від умовно-постійних витрат транспортного підприємства, та змінної, яка обумовлюється фактично спожитою кількістю транспортних послуг [9]. Диференціація тарифів за дальністю обумовила введення поняття транспортної зони або відстані між кількома зупинками по всій довжині маршруту.

Шляхом узагальнення досвіду організації перевезень у приміському сполученні О. В. Семенцова [39] приходять до висновку, що головною причиною збитковості є методологічні викривлення в системі тарифоутворення, наголошує, що зменшення вартості одного пасажиро-кілометра із збільшенням дальності поїздки (застосування принципу «чим далі їдеш – тим менше сплачуєш за кожен наступний кілометр відстані»), ігнорування споживчих властивостей транспортного обслуговування, надання приміському сполученню статусу «соціально значимого», віднесення маршрутів значної відстані до приміських не відповідають сучасному етапу розвитку як галузі, так і економічної системи держави. З метою виявлення організаційних обмежень обґрунтовується необхідність встановлення приміських зон відповідно адміністративним межах і відношення інших перевезень до місцевого сполучення із застосуванням загальних тарифів. Не знаходячи переконливих доводів щодо збереження

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

за приміськими перевезеннями статусу «соціально значимих», науковцем досліджується проблема надання пільг і розробляється методичний підхід до визначення розміру плати за проїзд залежно від доходів пільгового контингенту. Враховуючи недоліки діючого механізму розподілу експлуатаційних витрат удосконалюється метод визначення собівартості приміських перевезень. Для забезпечення прибутковості і конкурентоспроможності перевезення пасажирів у приміському сполученні надаються пропозиції до встановлення тарифного коридору.

По іншому механізми ціноутворення в сфері пасажироперевезень розглянуті в дослідженні О. В. Бакалінського [2]. Акцент зміщено з розподілу повних витрат до управління ціноутворенням на ринкових засадах з урахуванням значущості для пасажирів швидкості переміщення, з огляду на заощаджений час. Запропоновано при встановленні вартості транспортних послуг використовувати результати маркетингових досліджень цінової чутливості пасажирів й ураховувати розмір покриття соціальних маржинальних витрат та маржинальних витрат короткострокових і довгострокових періодів.

Розвиток форм та процесів організації розрахунків за пасажирські перевезення є логічним продовженням удосконалень системи економічних відносин сфери пасажироперевезень. Застосування сучасних форм організації розрахунків спрощує процеси реалізації транспортних послуг, впливає на сприйняття якості обслуговування, сприяє врегулюванню окремих фінансових питань, скорочує час на придбання проїзних документів, а отже підвищує конкурентоспроможність перевізників. У сучасних умовах зазначені удосконалень продиктовані вимогами економічного середовища, що спонукає підприємства пасажирського транспорту до відповідних змін, та мають переважно прикладний характер. Проте певні дослідження проводяться й у цьому напрямі.

Серед наукових робіт, що в тому чи іншому ступені висвітлюють проблеми і пропонують механізми розвитку форм та процесів організації розрахунків за пасажирські перевезення необхідно виділити дослідження О. М. Гудкова. Зокрема в роботі [13] розроблено концептуальні засади впровадження автоматизованої обліково-платіжної системи приміського сполучення, що складається з двох підсистем (повного обліку пасажиропотоку та оплати), та наведено техніко-технологічний опис з позначенням комплексної результативності від застосування системи реалізації проїзних документів дальнього сполучення через Інтернет. В роботі [14] з метою врегулювання питань компенсації збитків від перевезення пасажирів у приміському сполученні запропоновано механізм конвертування заборгованості перед Укрзалізницею у цінні папери відповідних бюджетів з подальшим погашенням цінними паперами боргів комерційних банків за реінвестування.

Підвищення якості транспортного обслуговування населення. Одним з головних завдань забезпечення конкурентоспроможності підприємств є постійне удосконалення властивостей і характеристик транспортних послуг, що додають їм здатність задовольняти зумовлені або передбачувані потреби. Тому підвищенню якості обслуговування пасажирів сучасними дослідниками було приділено не меншу увагу ніж створенню цінових і розрахункових моделей адекватних вимогам ринку. Проблемам якості транспортного обслуговування населення в тій або іншій мірі присвятили свої роботи Ж. І. Жерейж, Т. Є. Василенко, О. М. Тимошук, О. М. Криворучко, О. І. Стогул, Г. Ю. Кучерук та не залишило поза своєї уваги багато інших науковців.

З метою подальшого розвитку теоретичних основ формування якості авіатранспортних послуг Ж. І. Жерейж пропонує оцінювати задоволення авіапасажирів на основі оцінки відношення до кожного параметра обслуговування за допомогою багатофакторної моделі Фішбейна (як суму добутків вагомостей параметрів та їхніх оцінок споживачем) [20]. При цьому, на думку дослідника, інтегральний показник якості слід визначати зіставленням сумарного корисного ефекту якості послуги з необхідними на його забезпечення витратами виробника і витратами та збитками споживача (оцінкою порушення фізичного та морально-психологічного стану).

У дослідженні Т. Є. Василенко фактори, що визначають якість автотранспортної послуги, поділено за джерелом походження (на зовнішні і внутрішні); ступенем керованості (на керовані і малокеровані); характером формалізації (допускають і не допускають кількісне оцінювання); додатково виділяються внутрішні фактори за ознакою – вид діяльності (управлінської, допоміжної та перевізного процесу, формування останніх здійснено за стадіями обслуговування пасажирів) [7]. Пропонується оцінювати якість самої послуги або кінцевого результату, а також процеси надання транспортної послуги з позицій підприємства за допомогою регресійної моделі, а задоволеності споживачів на підставі опитувального листа.

О. М. Тимощук фактори макро- та мікросередовища, що визначають рівень якості послуг, логічно відносить до зовнішніх факторів, а внутрішні розподіляє по групах: матеріально-технічні, технологічні та структурно-організаційні [44]. Під час встановлення рівня якості з метою оцінки узгодженості думок експертів про вплив різних факторів на величину результуючого показника пропонує застосовувати метод експертної оцінки та апріорного ранжування, коефіцієнти одиничних показників розраховувати шляхом співвідношення статистичної оцінки або оцінки експерта з максимально можливою оцінкою, інтегральний показник розраховувати за допомогою побудови регресійної моделі.

Розглядаючи переваги та недоліки розроблених та запроваджених на автомобільному транспорті систем управління якістю (комплексних системи по вантажних та пасажирських перевезеннях; систем по таксомоторних перевезеннях і ефективному використанню ресурсів та ін.) О. М. Криворучко доходить до висновку про необхідність розробки сучасних систем менеджменту якості [30]. Пропонує змінити аксіоми функціонування і управління підприємством: перейти від традиційних уявлень про підприємство як централізовано керовану організацію, до ідей про її самоорганізацію; від вертикального до горизонтального управління; до розгляду якості не лише в технічних і економічних аспектах, а й ринкових, соціальних, інноваційних; від визнання провідної ролі керівництва до сприйняття провідної ролі споживача. Оцінку якості пропонує засновувати на використанні залежностей експонентного характеру з урахуванням значень коефіцієнту сприйняття якості, визначеного на підставі сприйняття послуг за відповідними вимогами та очікуваного рівня їхнього виконання.

В роботі О. І. Стогул [43] об'єктом дослідження обрано процеси формування якості обслуговування пасажирів на автобусних станціях. Під час дослідження систему управління якістю розглянуто за рівнями ієрархії у вигляді взаємозв'язку двох циклів: розширеного (на рівні об'єднання пасажирських автостанцій) й елементарного (на окремих автостанціях). Наголошується, що показники якості оцінюються за фактичними даними підприємства і за даними опитування споживачів, враховується значимість показників, інтерпретація результатів проводиться за допомогою спеціально розробленої шкали.

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Під час дослідження еволюції наукових поглядів до управління якістю Г. Ю. Кучерук [31] виділяє чотири історичних етапи (від індивідуального контролю до концепції загального управління) та шість науково-концептуальних періодів (періоди філософських трактувань, індивідуального і цехового, статистичного контролю, комплексного, загального та інноваційного управління якістю). Профіль якості пропонується визначати на підставі базових, необхідних та бажаних характеристик і властивостей з використанням методу «кута якості», за яким кут характеризує фазу якості або рівень відповідності фактичного значення параметра еталонному.

Розвитку сфери додаткових (супутніх) послуг пасажиром. Додаткове обслуговування пасажирів визнається важливою складовою ефективною діяльністю підприємств пасажирського транспорту. В сучасних наукових працях система додаткових послуг розглядається або як супутня, але с точки зору сервісу необхідна складова традиційного транспортного обслуговування населення (робота О. В. Громової), або як альтернативний вид комерційної діяльності тісно пов'язаний з діяльністю інших галузей економіки, зокрема туристичним бізнесом (дослідження О. І. Заруцької, Н. В. Скидоненко). В будь-якому випадку обидва напрями закладають методологічні засади для додаткового імпульсу розвитку підприємств пасажирського транспорту в цілому.

Теоретичні напрацювання О. В. Громової [12] щодо моделювання життєвого циклу супутніх послуг, наукового обґрунтування процедури маркетингових досліджень і організаційної структури сервісних центрів можуть бути використані для практичного розвитку сфери додаткового обслуговування і стати методичним інструментом вирішення актуальних питань комерціалізації та підвищення ефективності будь-яких підприємств пасажирського транспорту.

В роботі О. І. Заруцької підкреслюється взаємозалежність сфери відпочинку і транспорту [21], а отже, необхідність вдосконалення організаційного управління процесами перевезень туристів, встановлюється, що перевезення туристів у більшості випадків є складними об'єктами та здійснюються двома (найчастіше автомобільним – залізничним; автомобільним – авіаційним; автомобільним – водним) і більше видами транспорту, що вимагає розв'язання задач їх оптимальної координації, наголошується на наявності взаємозв'язку якості та ефективності розвитку туризму та транспортного обслуговування, відповідно до якого запропоновано організаційно-економічні заходи щодо зростання доходів, прибутків, рентабельності, продуктивності праці, зниження собівартості транспортних робіт (формування стратегічного бізнес-плану розвитку процесів транспортного обслуговування туристів, адаптацію підприємств транспортно-туристичної інфраструктури до ринкових умов функціонування із створенням відповідних відділів, моделювання і оптимізацію виробничих процесів, які забезпечують прийняття необхідних управлінських рішень).

Н. В. Скидоненко транспортно-туристичну взаємодію розглядає у галузі авіаційного транспорту, виявляє позитивні ефекти від спільної діяльності для авіакомпаній та туристичних підприємств, наголошує на обґрунтованості створення авіатуристичних кластерів [41]. Автором розроблена логічна структура авіатуристичного кластеру з виділенням чотирьох основних секторів: сектору виробництва авіатуристичних послуг; сервісного сектору; допоміжного сектору; сектору забезпечення життєдіяльності авіатуристичного кластеру. Для оцінки використання механізму взаємодії авіакомпанії з туристичним підприємством запропоновано матричний підхід, що урахує можливість і вигідність взаємодії по кожному виду туру, стверджується,

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

що відповідна оптимізація відносин забезпечить збільшення прибутку авіакомпанії на 5–7 %.

Мінімізація негативного впливу перевізної діяльності на навколишнє середовище. Значний науковий інтерес представляють проблеми пов'язані з урахуванням екологічного фактору при відпрацюванні шляхів соціально-економічного розвитку окремих підприємств пасажирського транспорту і сфери пасажироперевезень у цілому, виявленням основних негативних наслідків антропогенного впливу на навколишнє середовище під час транспортного обслуговування населення, встановленням обмежень у використанні технічних засобів, що не відповідають екологічним вимогам. Такого роду питання розв'язувались у дослідженнях О. І. Мирошника, Ю. В. Макаренка, В. В. Благі, Т. Ю. Чаркіної та інших науковців.

Зокрема О. І. Мирошником запропоновано здійснювати оцінку ефективності систем міського пасажирського транспорту з урахуванням суспільної вартості або втрат, зумовлених шумом та забрудненням повітря, втрат часу пасажирів під час поїздок, випадків травматизму або загибелі при перевезеннях тощо [34]. Доведено, що сприяння розвитку метрополітену забезпечить утворення значних поза транспортних ефектів, більша частка яких (60 %) пов'язана із збільшенням бюджетних надходжень, декілька менше (13 %) утворюється від економії земельних ресурсів. Ефект від скорочення шкідливих викидів у атмосферу дорівнює 12 %, а від зменшення транспортного шуму – 8 %.

Ю. В. Макаренком проведений аналіз науково-методичних підходів щодо розрахунку збитків від впливу повітряного транспорту на навколишнє середовище, запропоновано метод непрямої (емпіричної) оцінки збитків з використанням питомих показників на одиницю валових викидів шкідливих речовин [32]. На думку автора введення в дію економічного механізму компенсації шкідливого впливу цивільної авіації на навколишнє середовище не забезпечить оновлення машинного парку авіакомпаній сучасними літаками з низьким впливом на довкілля, проте збільшить надходжень в екологічні фонди.

В. В. Благою розроблені методичні основи визначення економічної ефективності інвестиційних проектів на підприємствах автомобільного пасажирського транспорту з урахуванням екологічних аспектів, виявлених за допомогою методу оцінки екологічного збитку [4]. Запропонований метод передбачає розрахунок річного рівня викидів шкідливих речовин певної групи автотранспорту, визначення розміру екологічного збитку та розрахункового нормативу плати за забруднення атмосфери транспортними засобами, встановлення коефіцієнту перевищення допустимих рівнів викидів, оцінку екологічної та економічної ефективності. В роботі також обґрунтовано порядок розподілу екологічних витрат між суб'єктами економіки, що передбачає віднесення лімітного рівня викидів на собівартість перевезень, яке відшкодовують споживачі послуг (здійснюють «екологічні платежі»), встановлення плати за понадлімітні викиди, що відшкодовують підприємства з прибутку, пільгового кредитування у вигляді зменшення відсоткових ставок за кредитами, що відшкодовує держава з бюджету у разі здійснення екологічно спрямованих інвестиційних проектів, економічний ефект яких перевищує екологічні витрати.

Т. Ю. Чаркіна розглядає шкоду певного виду транспорту довкіллю та суспільству як елемент інтегральної оцінки конкурентоспроможності пасажирських перевезень [47]. Результати розрахунку складових зовнішніх витрат для автомобільного та залізничного транспорту, демонструють, що лівова частина зовнішніх витрат пов'язана з експлуатацією легкових автомобілів, при приблизно однакових обсягах

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

пасажирських перевезень залізницею та автобусами суспільство втрачає майже втричі більше коштів на автобусних перевезеннях порівняно із залізничними.

Розвиток інтегрованих систем перевезення пасажирів. Досить актуальним і перспективним напрямом сучасного розвитку сфери пасажироперевезень багатьма дослідними (зокрема О. І. Мирошником, В. В. Величко, О. М. Кривопішиним тощо) визнається узгодження експлуатаційної діяльності підприємств різних видів пасажирського транспорту з метою забезпечення комплексного максимально безперервного обслуговування населення певних адміністративних територій.

Саме інтегрований підхід знаходиться в основі пропозицій сформульованих у дослідженні О. І. Мирошника. В його роботі для ефективного розвитку міського електротранспорту запропонована комплексна програма «Метрополіс» – єдина загальноміська програма транспортно-комерційної мережі багатофункціонального призначення, орієнтована на різноманітні джерела фінансування, насамперед, позабюджетні фінансові кошти [34]. Згідно з міжнародним досвідом найбільш перспективною формою власності визнано акціонування, яке дозволяє поглибити економічні зв'язки всередині та поза міською системою. При цьому зазначається, що безпосередня участь держави у якості основного власника розширює можливості концерна «Метрополіс».

У роботі В. В. Величко зазначається, що для узгодженості діяльності підприємств міського пасажирського транспорту і раціонального використання різних видів транспортних засобів обґрунтованим є впровадження системи «пара транзит», що припускає спільне функціонування електротранспорту, автобусів і приватних маршрутних таксі [9]. У межах зазначеної системи пропонується об'єднати всі види міського транспорту, реорганізувати управління транспортною системою міста і створити транспортну комісію, до функцій якої віднести нагляд та організацію пасажироперевезень (особливо координацію розподілу транспорту за існуючими маршрутами транспортної мережі та створення нових маршрутів) з фінансуванням функціонування транспортних підприємств.

Заслужують на увагу узагальнення О. М. Кривопішина щодо перерозподілу трудових ресурсів, їхнього накопичення в агломераціях великих міст, зменшення пасажиропотоків у напрямках міст-супутників, скорочення ринку приміських перевезень та відповідного суттєвого перенавантаження відносно автономних муніципальних транспортних систем під впливом глобального процесу урбанізації [29]. Проведений у дослідженні аналіз закордонного досвіду організації міських залізничних пасажирських перевезень за допомогою інтеграції до магістральних транспортних мереж міста переконує у можливості застосування аналогічних підходів у вітчизняних мегаполісах. У зв'язку з цим запропоновано створення організаційно-виробничої системи «магістраль – вузол – місто», зокрема впровадження кільцевого руху електропоїздів, та створення приміських пасажирських компаній у формі акціонерних товариств за участю «Укрзалізниці», територіальних органів влади та приватних компаній – власників приміського рухомого складу.

Активізація процесів інвестування та інноваційного оновлення технічних засобів. Інноваційно-інвестиційні проблеми сфери пасажироперевезень у сучасних умовах галузевого господарювання мають надзвичайну гостроту. По-перше, діяльність підприємств пасажирського транспорту характеризується значною капіталоемністю та низькою ефективністю, що суттєво звужує джерела інвестування. По-друге, в наслідок значної динамічності ринку транспортних засобів, постійний розвиток яких спонукає до зростання кількості рухомого складу особистої власності, підприємства

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

транспорту загального користування повинні забезпечувати зниження рівня морального зносу, впроваджувати сучасні модифікації рухомого складу, урахувати інноваційні тенденції в інвестиційних процесах. Серед досліджень, які останнім часом концентрувалися на питаннях інноваційно-інвестиційного відтворення різних видів транспорту, слід виділити роботу В. В. Блага, що приймає до уваги особливості відтворювальних процесів саме у сфері пасажироперевезень, зокрема на підприємствах автомобільного пасажирського транспорту.

В. В. Блага наголошує, що інвестиційна привабливість підприємств автомобільного пасажирського транспорту характеризує переваги та недоліки інвестування з позицій як фінансової, так і економічної ефективності [4]. Для цього запропоновано методичні рекомендації оцінки впливу процесу перевезень на навколишнє природне середовище, що дозволяють урахувати екологічні показники (масу викидів шкідливих речовин в атмосферу, суму екологічного збитку навколишньому природному середовищу) під час визначення пріоритетності інвестування, а також розроблена шкала оцінки рівня якості перевізного процесу. Крім того визначено складові рейтингу інвестування підприємств автомобільного пасажирського транспорту, за результатами оцінки якого запропоновано пільгове кредитування у вигляді зменшення відсоткових ставок за кредитами, що відшкодовує держава з бюджету у разі здійснення екологічно спрямованих інвестиційних проектів, економічний ефект яких перевищує екологічні витрати. Для вибору підприємства з метою інвестування на рівні держави пропонується використовувати метод багатопараметричної оптимізації прийняття інвестиційного рішення, що передбачає урахування величини сукупного економічного ефекту та розмір бюджетних коштів на його підтримку (покриття відсотків банківської позики).

Підвищення ефективності державного регулювання діяльності галузевих підприємств. Питання державного регулювання економічних процесів в сфері пасажироперевезень викликають значний інтерес вчених і в межах огляду наукових робіт, присвячених різним проблемам функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту, частково були висвітлені. У продовження узагальнень в межах цього напрямку слід звернути уваги на напрацювання В. І. Вербицької, Ю. С. Вдовенко, В. О. Котик, С. А. Матійко, О. І. Черноус тощо.

Викликають науковий інтерес узагальнення В. І. Вербицької, згідно з якими на міському громадському транспорті, що функціонує в умовах монополістичної конкуренції, із-за низької платоспроможності населення має місце еластичний попит та внаслідок дії ряду економічних причин нееластична пропозиція [10]. У той же час громадський транспорт будучи збитковим залишається головним засобом пересування населення в більшості країн світу і у зв'язку з цим є предметом постійної уваги з боку органів державної влади. Як наслідок В. І. Вербицька пропонує урахувати соціальну складову при визначенні тарифів на міські пасажирські перевезення та рекомендує до використання дві моделі обґрунтування розміру бюджетних компенсацій. Відповідно до першої моделі дотації слід визначати як різницю між нормативними загальними витратами пасажирських підприємств і добутку регламентованої частинки транспортних витрат, населення, розміру доходу середньостатистичного мешканця міста та кількість пасажирів, що сплачують за проїзд. Згідно з другою моделлю дотації розглянуто з позиції максимізації доходів підприємств міського пасажирського транспорту з урахуванням перевезень пільгового контингенту, а саме виходячи з встановлення найбільшого відхилення грошових надходжень і граничних витрат, пов'язаних з однією поїздкою. Проте такого роду рекомендації мають певні недоліки в економічному сенсі, тому що ґрунтуються на витрат-

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

ному методі господарювання: на думку автора при моделюванні тарифів витрати перевізників не повинні прийматися до уваги, але мають відшкодовуватися за рахунок державної підтримки. Для певного нівелювання зазначеного недоліку автор рекомендує розподіляти дотаційні кошти між підприємствами пропорційно обсягу пасажирських послуг з урахуванням якості надання – відповідно до потенціалу послуг.

На основі проведених В. В. Димченком досліджень визначено систему державного інструментарію стимулювання розвитку міського транспорту, що включає методи прямого активного впливу й методи непрямого стимулювання, запропоновано утворення в структурі підприємств спеціалізованого підрозділу – служби управління організаційно-економічною стійкістю [16]. Обґрунтовано доцільність створення муніципальних підприємств, основним завданням яких має стати управління транспортним комплексом міста, розробка транспортних маршрутів та розподіл їх на конкурсній основі між перевізниками, фінансування міського транспорту, стимулювання високої якості обслуговування і забезпечення контролю за цільовим використанням коштів запровадженого Фонду підтримки і розвитку громадського транспорту, основними джерелами формування якого визнано збір з комерційних перевізників, надходження від ліцензування діяльності, збір плати за проїзд пасажирів (стосовно останнього з зазначених джерел виникає суперечність: якщо плату за проїзд пропонується використовувати для формування фонду, чому видатки фонду спрямовуються на покриття збитків (не витрат, а саме збитків) від експлуатації транспортних засобів). Діяльність муніципальних підприємств має здійснюватися на контрактній основі з адміністрацією міста, з транспортними підприємствами та окремими власниками транспортних засобів, які мають ліцензії на обслуговування пасажирів. Ще одним важливим науково-практичним надбанням В. В. Димченка є розроблена концепція мінімального соціально-транспортного стандарту міста.

В іншому контексті розглядає зміст державної підтримки Ю. С. Вдовенко [8]. Здійснені науковцем теоретичні узагальнення і надані методичні поради спрямовані на розбудову сучасної, відповідної європейським та світовим стандартам автодорожньої мережі. Автор стверджує, що незадовільний стан автодорожнього господарства негативно впливає на соціальне й економічне становище країни, міжнародний імідж та основні показники діяльності підприємств і з метою реалізації спільних проектів розвитку автомобільних доріг обґрунтовує необхідність використання приватно-державних джерел фінансування, особливо за умовами концесії. Потрібно підкреслити запропонований автором підхід до встановлення ефективності автодорожньої концесії, зміст якого полягає у співставленні надходжень із сумою вкладених коштів. При цьому передбачено, що надходження формуються із плати за проїзд автодорогою і доходу від інфраструктури, що очевидно збільшить вартість автотранспортних послуг в сфері пасажироперевезень.

В роботі В. О. Котик [28] для оцінки загальнодержавних проектів розвитку сфери пасажироперевезень, зокрема для науково-економічного обґрунтування доцільності впровадження пасажирського швидкісного і високошвидкісного руху на залізницях країни, пропонується орієнтуватися на час перебування пасажирів у дорозі та мінімізувати витрати не лише засобів, а й часу.

На підтримку попередніх дослідників С. А. Матійко підкреслює технічне і технологічне відставання транспортної системи України в порівнянні з розвиненими країнами, в т. ч. зазначає недостатній розвиток транспортної інфраструктури, що, на думку автора, найгостріше виявляється в невідповідності рівня розвитку автомобільних доріг рівню автомобілізації і попиту на автомобільні перевезення, в різкому скоро-

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

ченні кількості обласних аеропортів, відсутності високошвидкісного залізничного сполучення, а також в наявності численних «вузьких місць» на стиках окремих видів транспорту [33]. При цьому пріоритетним напрямом державного регулювання визнає вдосконалення нормативно-правового забезпечення розвитку транспортної системи і ринку транспортних послуг, включаючи створення нормативно-правовий бази, регулюючої питання якості транспортних послуг, розвитку механізмів державно-приватного партнерства, що забезпечують чіткий законодавчий розподіл прав, відповідальності і ризиків між державою та інвестором, а також визначення пріоритетних сфер застосування цих механізмів на транспорті.

В роботі О. І. Черноус проблеми організації транспортного обслуговування населення досліджені з позицій забезпечення стійкого розвитку автотранспортної системи регіону [49]. Зважаючи на те, що сучасна економічна діяльність підприємств автомобільного транспорту ґрунтується на ринкових принципах господарювання, серед домінуючих методів забезпечення стійкого функціонування автотранспортної системи виділено ліцензування, інформаційну політику, контроль виконання норм законодавства, податкові ставки й пільги, мотиваційно-консультаційну роботу. Запропоновано методичний підхід до прогнозування і моделювання кількості наявних ліцензій у комерційних автоперевізників, який дозволяє обґрунтувати рішення про полегшення або перешкоджання доступу до відповідного сегменту ринку автотранспортних послуг. З метою зменшення негативних наслідків конкуренції і захисту прав споживачів запропоновано при ліцензуванні урахувати показники фінансової стійкості й ліквідності комерційних автоперевізників, це надає можливість переходу від принципу всездозволеного допуску на ринок автотранспортних послуг до критеріального, захистити споживачів від підприємств, неспроможних відповідати за своїми фінансовими зобов'язаннями, а отже, неспроможних забезпечувати належний рівень безпеки і високий рівень якості послуг.

Висновки. Вивченню проблем та пошуку шляхів забезпечення сталого розвитку підприємств транспорту загального користування присвячено наукові роботи багатьох вітчизняних вчених. Результати проведених ними досліджень вказують на вагомість питань транспортного обслуговування населення і одночасну складність розв'язання завдань забезпечення ефективного функціонування та відповідного вимогам сучасності розвитку підприємств пасажирського транспорту. Безумовно, сформульовані методологічні положення та надані методичні рекомендації, спрямовані на розв'язання окремих науково-прикладних проблем та вирішення конкретних наукових завдань, створюють надійну та сучасну теоретичну базу для певних прикладних удосконалень, проте потребують поглиблення в контексті комплексного забезпечення ефективної економічної діяльності підприємств сфери пасажиро-перевезень.

ЛІТЕРАТУРА

1. Аксьонов І. М. Створення економічного механізму управління пасажирським комплексом залізничного транспорту України: Дис... д. е. н.: 08.00.03 / Аксьонов Іван Михайлович; УкрДАЗТ Міністерства транспорту України. – Харків, 2008. – 330 с.
2. Бакалінський О. В. Маркетинг пасажирських перевезень перспективними видами рухомого складу залізниць: теорія. Методологія, практика: Дис... д. е. н.: 08.00.04 / Бакалінський Олександр Вікторович; ДЕТУТ. – Київ, 2012. – 461 с.
3. Бараш Ю. С. Реструктуризація залізничного транспорту України в умовах ринку: Дис... д. е. н. 08.00.03 / Бараш Юрій Савельович; УкрДАЗТ. – Харків, 2008. – 344 с.

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

4. *Блага В. В.* Оцінка ефективності інвестиційних проектів як складова процесу прийняття інвестиційного рішення на підприємствах автомобільного пасажирського транспорту: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Блага Вікторія Вікторівна: НТУ. – Київ, 2009. – 243 с.
 5. *Бобровник В. М.* Трансформація організаційних структур управління підприємствами (на прикладі автотранспортних послуг): Дис... к. е. н.: 08.06.01 / Бобровник Валентина Мирославівна; Технол. ун-т Поділля. – Хмельницький, 2003. – 273 с.
 6. *Богомолова Н. І.* Організаційно-економічні умови та принципи прискорення залізничних перевезень: Дис... д. е. н.: 08.00.04 / Богомолова Надія Іванівна: ДЕТУТ. – Київ, 2010. – 397 с.
 7. *Василенко Т. С.* Управління якістю послуг пасажирських підприємств автомобільного транспорту: Дис... к. е. н.: 08.07.04 / Василенко Тетяна Євгенівна: УкрДАЗТ. – Київ, 2006. – 247 с.
 8. *Вдовенко Ю. С.* Приватно-державні джерела фінансування розвитку автомобільних доріг регіону: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Вдовенко Юрій Станіславович: НТУ. – Київ, 2008. – 232 с.
 9. *Величко В. В.* Економіко-організаційне забезпечення міського пасажирського транспорту як функції міста: Дис... к. е. н.: 08.10.01 / Величко Вікторія Валеріївна; ХДАМГ. – Харків, 2000. – 167 с.
 10. *Вербицька В. І.* Планування бюджетної підтримки підприємств міського пасажирського транспорту (на прикладі автобусного транспорту м. Харкова): Дис... к. е. н.: 08.02.03 / Вербицька Вікторія Іванівна: ХНУ ім. В. Н. Каразіна. – Харків, 2001. – 175 с.
 11. *Волинець Л. М.* Моделі та стратегії забезпечення ефективності міжнародних перевезень пасажирів: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Волинець Людмила Миколаївна: НТУ. – Київ, 2009. – 200 с.
 12. *Громова О. В.* Підвищення економічної ефективності залізничних пасажирських перевезень в сучасних умовах: Дис... к. е. н.: 08.07.04 / Громова Олена Володимирівна; УкрДАЗТ. – Х., 2002. – 174 с.
 13. *Гудков О. М.* Організаційно-економічний розвиток пасажирського комплексу залізничного транспорту України на основі системного підходу: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Гудков Олександр Михайлович; УкрДАЗТ. – Х., 2009. – 231 с.
 14. *Гудков О. М.* Перспективний механізм фінансування пасажирських перевезень на залізничному транспорті / О. М. Гудков // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – Вип. 1. – 2011. – С. 34–39.
 15. *Гудкова В. П.* Удосконалення механізму фінансово-економічного управління пасажирськими перевезеннями на залізницях України: Дис... к. е. н.: 08.07.04 / Гудкова Вікторія Петрівна; УкрДАЗТ. – Х., 2002. – 171 с.
 16. *Димченко В. В.* Соціально орієнтоване управління організаційно-економічною стійкістю підприємств міського електричного транспорту в умовах формування ринкових відносин: Дис... к. е. н.: 08.10.01 / Димченко Владислав Володимирович; ХДАМГ. – Харків, 2003. – 175 с.
 17. *Ейтутіс Г. Д.* Стратегія реформування залізниць України на основі регіоналізації транспортного обслуговування: Дис... д. е. н. 08.00.03 / Ейтутіс Георгій Дмитрович; Рада по вивченню продукції України НАН України. – Київ, 2010. – 452 с.
 18. *Ермолаев А. В.* Причины доходности железнодорожных акций / А. В. Ермолаев. – М.: Печатное дело, 1912. – 48 с.
 19. *Єрємїна М. О.* Забезпечення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень за рахунок швидкісного руху: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Марина Олександрівна Єрємїна; УкрДАЗТ. – Харків, 2010. – 226 с.
 20. *Жерейж Ж. І.* Підвищення ефективності якості авіатранспортних послуг: Дис... к. е. н.: 08.07.04 / Жерейж Жорж Ісса: НАУ. – Київ, 2002. – 150 с.
 21. *Заруцька О. І.* Забезпечення ефективності транспортного обслуговування туристів: Дис... к. е. н.: 08.06.01 / Заруцька Олена Ігорівна: НТУ. – Київ, 2005. – 172 с.
 22. *Зова В. А.* Організація транспортного обслуговування регіону (на прикладі залізничних пасажирських перевезень): Дис... к. е. н.: 08.10.01 / Зова Вікторія Анатоліївна; Ін-т екон.-прав. досліджень НАН України. – Донецьк, 2002. – 154 с.
 23. *Канторович Л. В.* Проблемы эффективного использования и развития транспорта / Л. В. Канторович; Под ред. В. Н. Лившица, Н. В. Паенсона, Е. Ф. Тихонова. – М.: Наука, 1989. – 304 с.
 24. *Карась О. О.* Формування сучасного механізму управління підприємствами в ринкових умовах (на прикладі пасажирського господарства залізничного транспорту): дис... к. е. н.: 08.00.04 / Карась Олена Олександрівна; ДНУЗТ. – Дніпропетровськ, 2009. – 203 с.
 25. *Козлова В. П.* Системная оценка экономической эффективности инвестиционных проектов на транспорте / В. П. Козлова. – М.: ВИНТИ РАН, 2006. – 152 с.
 26. *Колесникова Н. М.* Методолого-практичні основи ціноутворення на залізничному транспорті України: Дис... д. е. н.: 08.00.04 / Колесникова Ніна Михайлівна: ДЕТУТ. – Київ, 2007. – 560 с.
-

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

27. *Костецький В. В.* Фінансове забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту: Дис... к. е. н.: 08.00.08 / Костецький Володимир Володимирович. – ТНЕУ. – Тернопіль, 2010. – 177 с.
28. *Котик В. А.* Державне регулювання підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень: Дис... к. е. н.: 08.00.03 / Котик Валентина Олексіївна: УкрДАЗТ. – Київ, 2007. – 205 с.
29. *Кривопішин О. М.* Організаційно-економічні засади розвитку міських та приміських залізничних перевезень пасажирів: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Кривопішин Олексій Мефодійович; ДЕТУТ. – Київ, 2009. – 204 с.
30. *Криворучко О. М.* Менеджмент якості на підприємствах автомобільного транспорту: Дис... д. е. н.: 08.00.04 / Криворучко Оксана Миколаївна: УкрДАЗТ. – Київ, 2007. – 376 с.
31. *Кучерук Г. Ю.* Економічні основи логістичного управління якістю транспортних послуг: Дис... д. е. н.: 08.00.04 / Кучерук Галина Юрївна: ДЕТУТ. – Київ, 2013. – 463 с.
32. *Макаренко Ю. В.* Економічна оцінка впливу авіатранспортних процесів в Україні на навколишнє середовище: Дис... к. е. н.: 08.08.01 / Макаренко Юрій Володимирович: Сумський державний університет. – Суми, 2001. – 155 с.
33. *Матійко С. А.* Державне регулювання розвитку транспортної системи України: Дис... к. е. н.: 25.00.02 / Матійко Сергій Анатолійович: АМУ. – Київ, 2009. – 180 с.
34. *Мірошник О. І.* Проблема ефективного розвитку пасажирського електротранспорту великого міста і шляхи її розв'язання: Дис... к. е. н.: 08.02.03 / Мірошник Олександр Іванович; ХДУ. – Харків, 1998. – 178 с.
35. *Назаренко Я. Я.* Реформування тарифної політики підприємств пасажирського транспорту: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Назаренко Ярослави Ярославівни: НТУ. – Київ, 2008. – 233 с.
36. *Петренко О. О.* Реформування залізничного транспорту в умовах інституціональних трансформацій економіки України: Дис... д. е. н. 08.00.03 / Петренко Олена Олександрівна; Ін-т економіки і промисловості НАН України. – Київ, 2012. – 430 с.
37. *Познякова О. В.* Формування економічно обґрунтованої собівартості пасажирських перевезень в умовах демонополізації залізничного транспорту: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Познякова Оксана Вікторівна: ДЕТУТ. – Київ, 2012. – 203 с.
38. *Ревуцька О. С.* Регулювання ціноутворення на залізничному транспорті України: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Ревуцька Олена Євгенівна: ДЕТУТ. – Київ, 2010. – 213 с.
39. *Семенцова О. В.* Економічні аспекти адаптації приміського пасажирського залізничного транспорту до ринкових умов: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Олена Володимирівна Семенцова; УкрДАЗТ. – Харків, 2010. – 358 с.
40. *Сич Є. М.* Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: Монографія / Є. М. Сич, В. П. Гудкова. – К.: «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2004. – 245 с.
41. *Скидоненко Н. В.* Організаційний механізм взаємодії авіакомпаній з суб'єктами ринку туристичних послуг: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Скидоненко Наталія Василівна: НАУ. – Київ, 2009. – 172 с.
42. *Слободяник Ю. Б.* Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах: Дис... к. е. н.: 08.04.01 / Слободяник Юлія Борисівна. – УкрАБС НБУ. – Суми, 2005. – 194 с.
43. *Стогул О. І.* Управління якістю обслуговування пасажирів на автобусних станціях: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Стогул Оксана Іллівна: УкрДАЗТ. – Київ, 2011. – 227 с.
44. *Тимощук О. М.* Оцінка рівня якості туристичних послуг водного транспорту: Дис... к. е. н.: 08.07.04 / Тимощук Олена Миколаївна: ОНМУ. – Київ, 2006. – 156 с.
45. *Тульчинська С. О.* Організаційно-економічний механізм розвитку ринку пасажирських перевезень в Україні: Дис... к. е. н.: 08.07.04 / Тульчинська Світлана Олександрівна: НАУ. – Київ, 2003. – 196 с.
46. *Федорова В. О.* Системне доопрацювання стратегії автотранспортного підприємства: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Федорова Вікторія Олександрівна. – УкрДАЗТ. – Харків, 2010. – 191 с.
47. *Чаркіна Т. Ю.* Управління конкурентоспроможністю залізничних пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Чаркіна Тетяна Юрївна: УкрДАЗТ. – Харків, 2013. – 198 с.
48. *Чередниченко О. Ю.* Шляхи підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту: Дис... к. е. н.: 08.07.04 / Чередниченко Олександр Юрійович: УкрДАЗТ. – Харків, 2004. – 238 с.
49. *Чорноус О. І.* Забезпечення стійкого функціонування автотранспортної системи регіону: Дис... к. е. н.: 08.00.05 / Чорноус Оксана Іванівна; Ін-т екон.-прав. досліджень НАН України. – Донецьк, 2009. – 205 с.
50. *Шаля О. Г.* Управління конкурентоспроможністю транспортного підприємства на основі системи менеджменту якості: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Шаля Ольга Геннадіївна: УкрДАЗТ. – Харків, 2007. – 156 с.
51. *Шевченко І. В.* Формування стратегії реструктуризації автотранспортних підприємств: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Шевченко Ірина Вікторівна. – НАУ МОН України. – Київ, 2008. – 157 с.
-